Wagner

Die Verkehrs- und Handelsverhältnisse in Deutsch-Ostafrika.

Inaugural-Dissertation,

der hohen

philosophischen Fakultät in Leipzig

zur Erlangung der Doktorwürde vorgelegt

von

Hans Wagner.

Frankfurt a. Oder.

Druck von Hugo Andres & Co.

1896.

Topographische und klimatische Verhältnisse Deutsch-Ostafrikas in Beziehung auf das Verkehrsleben.

Die ostafrikanische Küste zeigt zwischen Cap Guardafui und Cap Delgodo eine weite wenn auch flache Ausbuchtung nach Westen, in deren innerstem Winkel zu beiden Seiten des 6ten Grades südlicher Breite das deutsche Kolonialgebiet liegt. Diese Gegend hat in physischer Hinsicht so manche Vorzüge für den Handelsverkehr. Zunächst sind die inneren Häfen des Golfes von Sansibar dem Centrum Afrikas räumlich bedeutend näher, als die nördlichen oder südlichen, also auch die von hier ausgehenden Handelsstraßen die kürzesten. Ferner hat dies ganze Küstengebiet einen vorzüglichen Centralhafen in Sansibar. Die Insel gleichen Namens liegt im innersten Winkel des großen Meerbusens auf dem äußersten Rande der korallinischen Küstenzone. Durch ihre Vorlagerung ist der Meeresarm zwischen ihr und der Küste vor dem Einfluß der herrschenden Monsune geschützt und gewissermaßen zu einem einzigen großen Hafen geworden, in dem zu allen Jahreszeiten Schiffsverkehr stattfinden kann. Dazu kommen die günstigen Windverhältnisse, die, wie später erörtert werden wird, mit dem Zuge der Küstenlinie harmonieren, dann die für den Karawanenverkehr nicht ungünstige topographische Gestaltung des Hinterlandes der Sansibarküste, über die die Einzelheiten folgen. Diese allgemeinen Andeutungen zeigen, wie berufen diese Ecke des Indischen Oceans war, der Stapelplatz des ostafrikanischen Handels zu werden.

Die Sansibarküste ist von Korallenbildungen umsäumt*) und zeigt die typischen Erscheinungen der „Scherms" d. h. der Naturhäfen mit einem schmalen gewundenen, von Riffen erfüllten Eingang, hinter dem eine durch die vorlagernden Riffe vor Seegang geschützte Bucht sich ausbreitet.**) Daher bedürfen diese Häfen meistens nur einer genügenden Betonnung, um auch für große Seeschiffe zugänglich zu werden, wie dies auch bereits für die bedeutenderen Häfen Deutsch-Ostafrikas geschehen ist. Meistens mündet in diese Buchten ein Fluß. Bei den größeren Strömen Deutsch-Ostafrikas findet man indessen keine großen Hafenbecken, da das Meerwasser zu weit durch Süßwasser verunreinigt wird bis zu Tiefen, in denen Korallen nicht mehr bauen, und dadurch den großen Flußmündungen der hafenartige Abschluß durch vorgelagerte Korallenklippen entgeht. So erklärt es sich, daß die bedeutenderen Seestädte Ostafrikas nicht an den Mündungen der größeren Flüsse liegen. Es ist dies indeß für den Handel kein Nachteil gewesen, da die Flüsse Deutsch-Ostafrikas für den Verkehr keine Bedeutung erhalten haben. Die Küste selbst ist flach und hat im Allgemeinen einen flachen unansehnlichen Sandstrand.***)

Während letzteres für die kleineren Schiffe, die Dhaus, von Vorteil ist, da sie so mit Leichtigkeit durch die Ebbe auf den Strand gesetzt werden können, vermögen nur an den wenigsten Plätzen größere Schiffe in bequeme Nähe des Ufers zu gelangen. Außerdem durchsetzen den Strand†) häufig Mangrowesümpfe, welche von den von der Küste ins Innere führenden Straßen in weitem Bogen umgangen werden müssen z. B. bei Pangani.

15—18 km von der Küste beginnt das Land sich sanft bis zu einer Höhe von ca. 150 m zu heben.††) Hinter dieser Erhebung

*) cf. L. von Höhnel, Ostäquatorialafrika zwischen Pangani und dem neuentdeckten Rudolf-See. Pet. Erg. 98 1890 S. 2.

**) Paul Holzapfel, Bodenbau und Bewässerung des deutschen Ostafrika. In. Diss. Halle 1889 S. 4.

***) Zöller, die Veste Bagamoyo. Ausland 1889 S. 412.

†) Holzapfel a. a. O. S. 4.

††) Beobachtungen des Grafen Pfeil in Useguha. Globus Bd. 57. S. 159 und Dr. Karl Schmidt, die Bodenverhältnisse Deutsch-Ostafrikas Pet. 1889 S. 81.

breiten sich die Plateaus von Deutsch-Ostafrika aus, in südost-nordwestlicher Richtung zu dem Seeenplateau von Centralafrika ansteigend.*) Diese langsame Erhebung erleidet nur eine Störung von größerer Bedeutung durch die mächtige Gebirgsformation, die sich von der Küste des roten Meeres bis ins Kapland hinein erstreckt und in Deutsch-Ostafrika eine halbkreisförmige Ausbuchtung zeigt, gebildet durch die Bergländer des Kilima Ndjaro, von Usambara, Nguru, Usagara, Uhehe. Trotzdem diese Gebirge zum Teil bedeutende Höhen erreichen, bilden sie für den Karawanenverkehr an und für sich kein Hindernis. Denn sie lassen gerade an den Stellen Lücken, durch die sich der Verkehr vom Sansibarkanal aus bewegen muß; das Panganithal führt in ständigem, aber langsamen und bequemen Ansteigen von Sansibar über Pangani in nordwestlicher Richtung nach den Handelsgebieten am Viktoria Nyanza**), die gerade Route von Sansibar nach Westen auf den Tanganjika hin schneidet eine Senke des Usagara-Gebirges, so daß auch auf dieser wichtigen Verkehrsstraße keine besonderen Terrainschwierigkeiten zu überwinden sind, und die südwestliche Straße nach dem Nyassagebiet schneidet die genannten Gebirge nicht, so daß hier starke Niveauschwankungen des Terrains überhaupt nicht in Betracht kommen. An der Westseite fallen diese Gebirge bis auf 900 m ab, um dann in die flache,

*) Mitt. der afrikan. Gesellsch. in Deutschland (Böhm u. Kaiser) Bd. IV S. 83.

**) Nach Höhnel (a. a. O. Pet. Erg. 98 1890 S. 1) steigt das Inland zum Kilima Ndjaro nach 40 km von der Küste bis zu 250 m Höhe, nach 130 km zu 550 m und nach 220 km (in Taveta) bis auf 760 m an. Die Route Bagamoyo-Tabora hat nach Kaisers Höhenmessungen (Mitt. d. Afrik. Ges. in Deutschl. Bd. IV S. 12) folgende Höhenzahlen. In 4 Tagereisen steigt der Weg bis 39 m, erreicht dann die erste Schwelle bei Msua (106 m), in weiteren 5 Tagereisen erreicht die Straße die Höhe von 502 m bei Moharä, hält sich dann in welligem Terrain 6 Tagereisen hindurch zwischen 400 und 500 m. Bei Kirosa beginnt dann die stetige Steigung in 6 Tagereisen auf 986 m bei Mpuapua. Die Höhe des Terrains erhält sich weiterhin bis Iseke auf einer Strecke von ca. 9 Tagereisen mit geringen Schwankungen auf ca. 1050 m. Das sogenannte „Massaigebirge", das im Schnittpunkt der Route Tabora-Küste keine starke Gebirgsformation mehr hat, läßt das Niveau der Route bis auf 1400 m steigen, dann hält sich die Route bis Tabora in einer Höhenlage zwischen 1200 und 1300 m.

nur wenig wellenförmige, allmählich bis zu 1300 m ansteigende Hochebene überzugehen. Nur vereinzelte mit Granitgeröll bedeckte Höhenzüge unterbrechen den Charakter völliger Ebene.*) Eine bedeutendere Terrainschwelle nur bildet das sogenannte Massaigebirge", das, jedoch nicht in verkehrsstörender Weise, Deutsch-Ostafrika in nord-südlicher Richtung durchzieht.**) Das Hochplateau von Uniamwesi mit dem Viktoriasee, das Tanganjika- und Nyassaplateau umschließen den Nordwesten, Westen und Süden Deutsch-Ostafrikas. Diese mächtigen Seeen bilden gleichsam eine zweite Seeküste. Der Einfluß dieser großen Wasserbecken, die zusammen einen Flächenraum von 130—140000 qkm einnehmen dürften, auf Klima und damit Fruchtbarkeit und Bevölkerung ihrer Uferlandschaften ist nicht zu leugnen. Im Einklang damit steht der Umstand, daß die großen Karawanenlinien diese Seeen zum Zielpunkt haben. Indessen darf auch nicht vergessen werden, daß diese Hochlandseeen keine Zu- und Abflüsse haben, die als Verkehrs-Adern und Wegweiser dienen könnten. Der Durchzugsverkehr Deutsch-Ostafrikas, der über sie hinausgeht, wird daher durch sie kaum erheblich gefördert, sondern bedient sich, wenn nicht andere Umstände dem entgegenstehen, lieber der Landbrücken zwischen den Seeen.

Aus diesen Betrachtungen ergiebt sich, daß die topographischen Verhältnisse Deutsch-Ostafrikas dem Handelsverkehr, weder wie er heute in diesem Lande vor sich geht und wohl noch viele Jahrzehnte vor sich gehen wird, nämlich mittels Träger, noch auch der Verwendung moderner Verkehrsmittel, an sich ernste Schwierigkeiten in den Weg legen dürften. Diese günstigen topographischen Verhältnisse haben sicherlich viel Einfluß darauf gehabt, daß der Karawanenverkehr stets das jetzt deutsche Gebiet vor dem nördlichen bevorzugte.

Nachteilig beeinflußt indessen die topographische Gestaltung Ostafrikas das Flußsystem. Die Flüsse Deutsch-Ostafrikas haben das gemeinsame Merkmal, daß sie infolge klimatischer Einflüsse in

---

*) Hermann Wißmann, Unter Deutscher Flagge quer durch Afrika. Berlin 1889 S. 264.

**) Nach Fischer, in Pet. 1886 S. 363.

der Regenzeit reißend und angeschwollen, in der Trockenzeit wasserarm sind. Sie zerfallen in ihrem Laufe gewöhnlich in drei Abschnitte, 1) den Oberlauf auf dem Binnenplateau, 2) den wegen starker Gefälle kataraktenreichen Mittellauf und 3) einen meistens sehr unbedeutenden Unterlauf. Letzterer besteht gewöhnlich nur in der Mündung. Es scheint somit, als ob die Flüsse ohne bedeutende Regulirungsarbeiten für den Verkehr auch in Zukunft nicht von einschneidender Bedeutung sein werden. Allerdings ist hierbei zu betonen, daß bisher nichts von Belang gethan ist, um ein fachmännisches Urteil über eventuellen Wert der Wasserstraßen und Schiffahrt in unserer Kolonie zu gewinnen. Selbst der Pangani, dessen Gebiet sonst eingehend erforscht ist, harrt bezeichnender Weise noch immer seines Erforschers.*)

Einen unmittelbaren Einfluß, weit mehr als die topographischen und hydrographischen üben die klimatischen Verhältnisse auf das Verkehrswesen in Ostafrika aus. Wenn sie an sich schon durch ihre engen Beziehungen zu Fruchtbarkeit, Bevölkerung und Produktionsfähigkeit ein wesentlicher Faktor für Handel und Verkehr sind, so werden sie von ganz besonderer Wichtigkeit da sein müssen, wo die Eigenart der Transportmittel, wie in Ostafrika, die denkbar langsamste Fortbewegung der Waaren zur Folge hat. Der Verkehr haftet durch das thatsächlich schrittweise Vorwärtskommen mehr am Boden und untersteht infolgedessen auch länger dem Einflusse der jedesmaligen Ortsverhältnisse. Es ist daher ein näheres Eingehen auf die klimatischen und meteorologischen Verhältnisse Deutsch-Ostafrikas notwendig, da von ihnen auch Art und Zeit des Handels, Schiffsverkehr abhängig ist und zugleich die Stellung der Bevölkerung der einzelnen Landstriche zu Handel und Verkehr durch sie Erklärung findet.

Die meteorologischen Verhältnisse der Länder am Indischen Ocean werden durch den Gegensatz der großen Land- und Wassermassen beherrscht. Ostafrika ist die Region des Südostpassats. Der Hauptwind (Südost) unterliegt indessen in seiner Richtung monsun-

---

*) Dr. L. Lent. Ueber Schiffbarmachung des Panganiflusses. Kol.-Bl. 1894 S. 494.

artigen Veränderungen im Verlauf der Jahreszeiten, die eine Folge der verschiedenen Erwärmung der Luft über dem Indischen Ocean und dem afrikanischen Kontinent sind.*) Ferner ist auf dem Indischen Ocean der Gürtel größter Wärme gleichzeitig der Gürtel der äquatorialen Windstillen und die Scheidungslinie zwischen dem Nordost- und Südostpassat ist zeitweilig bis nach 10° s. Br. verschoben. „Wenn nun die Wärme über dem Festlande gegen die über dem Ocean am meisten überspringt, oder so lange das Gebiet größter Wärme südlich von dem betr. Ort gelegen ist, d. h. im Frühling und in den ersten, stellenweise auch noch in den späteren Sommermonaten — wird der Wind von seiner gewöhnlichen Passatrichtung nach links abgelenkt, sodaß er nun aus NO—N und NW Richtung weht, dagegen findet im Spätsommer, Herbst und Winter, wenn der Temperaturunterschied zwischen Wasser und Land weniger groß oder selbst zu Gunsten des Wassers ist, eine Ablenkung der Passate nach rechts, nach SO—S statt.“ Dadurch entstehen zwei Jahreszeiten: Eine mit vorherrschend nordöstlichen und nördlichen, eine andere mit vorherrschend südöstlichen und südlichen Monsunen. Der Uebergang erfolgt durch allmähliches Herumholen des Windes, nicht durch ganz windstille Zeit. Der NO Monsun dauert 3—4 Monate, von Ende November bis Ende Februar und hat im Januar seine größte Entwickelung. Dann beginnt die von Stürmen begleitete Drehung bis Mitte März der Südostmonsun einsetzt, der bis Oktober anhält. Durch den SO Monsun wird die Strömung an der ostafrikanischen Küste stark beeinflußt. Vorherrschend ist der Strom nach Norden, besonders an der Küste von Mafia. Wenn hingegen der NO Monsun an der ganzen Küste kräftig weht, wird der Strom in die entgegengesetzte Richtung, d. h. nach Süden getrieben. Bei diesen Windverhältnissen ist es nun von nicht zu unterschätzender Bedeutung, daß die Küste von Ostafrika von Cap Guardafui bis zur Insel Sansibar ebenfalls die Richtung von Nordost nach Südwest hat. So mußten diese Monsune dem Schiffsverkehr zwischen Arabien sowie Indien mit dieser Küste äußerst förderlich werden und es erklärt sich leicht die

---

*) Die Winde und Strömungen in den ostafrikanischen Gewässern, bearbeitet von der deutschen Seewarte. Annalen der Hydrographie 1886 S. 377.

frühe Teilnahme dieser Gebiete an dem Verkehr der Anwohner des Indischen Oceans, und die alte Herrschaft der Araber in dieser Region. Und noch heute geben die Monsune dem Schiffsverkehr in Ostafrika ein eigentümliches Gepräge:*) es füllen sich die Häfen zur Zeit des Nordostmonsuns mit Schiffen, die wieder mit dem erhandelten Gut abziehen, wenn die Südwestmonsune zu wehen beginnen. Wenn einmal Störungen eintreten, z. B. der entgegengesetzte Wind zu früh einsetzt, — dann können die Schiffe nicht mehr ihre Reise vollenden. Viele gehen dann in den Wirbelstürmen, die den Wechsel begleiten, zu Grunde, und der Handel wird arg geschädigt. — Zur Zeit der heftigsten Monsune hält es schwer, den erstrebten Hafen zu erreichen, da die Schiffe dann sehr leicht über ihr Ziel hinaus getrieben werden. Es müssen die Schiffer vor allem darauf achten, daß sie die Einfahrt in den Kanal von Sansibar nicht verpassen. Werden sie an der Ostküste der Insel vorbeigetrieben, so hat es große Schwierigkeiten, gegen den starken Wind dorthin zu gelangen. Wegen dieser Schwierigkeiten, gegen die ununterbrochen in einer Richtung wehenden Monsune anzukämpfen, bedient sich denn auch der Verkehr, der sich von einem Küstenpunkt zum andern (hauptsächlich südlich vom Kanal) in einer der herrschenden Windrichtung entgegengesetzten Richtung bewegen will, lieber des Landweges. Dadurch hat z. B. die Karawanenstraße von Dar es Salaam nach Kilwa ihre Bedeutung erlangt.**)

Ferner bieten nur wenige Häfen dieser Küste für beide Jahreszeiten Schutz gegen die hohen Wellen. Der Einfluß der Monsune auf den Verkehr ist daher nicht zu unterschätzen. Einer-

---

*) cf. Deckens Reisen in Ostafrika in den Jahren 1859—61, bearbeitet von O. Kersten, Leipzig 1869. Bd. I S. 1—19. Schmidt, Sansibar. Leipzig 1888.

**) Wie schwer es ist, selbst in dem verhältnißmäßig gesicherten Kanal die Fahrt bei widrigem Wind zu machen, beweist der Umstand, daß die Ueberfahrt von Bagamoyo nach Sansibar (23 Seemeilen) 6—8 Stunden dauert, bei widrigem Winde aber unter Umständen das Vierfache. (Nach Stuhlmann in d. Mitt. der geogr. Gesellschaft in Hamburg 1889 S. 145). Nur unter großen Schwierigkeiten konnte Decken am 30. Sept. zur Zeit des Südwestmonsuns seine Ueberfahrt nach Kilóa bewerkstelligen. Decken Bd. I S. 143. Ibidem S. 9, ferner Livingstone's letzte Reise. Hamburg 1875 Bd. I S. 32.

seits fesseln sie ihn an bestimmte Zeit, dann aber bieten sie ihm ein billiges und bequemes Betriebsmittel. Wie die Monsune den Fernverkehr beherrschen, so bestimmen die Land- und Seewinde den Verkehr von Hafen zu Hafen. Wenn nach Sonnenaufgang die erkaltete Luft des Festlandes nach der wärmeren See strömt (Landwind), dann können die Dhaus aus dem Hafen mühelos auslaufen, während abends die umgekehrten Verhältnisse statthaben und sich demgemäß geltend machen.

Ähnliche Verhältnisse, wie sie bei Entstehung der genannten Winde mitwirken, verursachen die Regenzeiten. Die Feuchtigkeitsverhältnisse Deutsch-Ostafrikas werden beeinflußt durch die Passatwinde, Solstitialbewegung, die Verteilung des Festlandes und das Relief des Bodens.*) Man muß demnach folgende von einander unabhängige Regenarten unterscheiden:

1. Solstitial- oder Zenithalregen, die, wie der Name sagt, dem Zenithstande der (geocentrisch gesprochen) zwischen den Wendekreisen hin und herwandernden Sonne folgen.

2. Regen, welche der Nähe des Meeres oder größerer Gewässer ihre Entstehung verdanken, und durch Winde ins Land getragen werden (Seeregen).

3. Steigungs- oder Elevationsregen, hervorgebracht durch Niveauunterschiede des Terrains. An schroffen Erhebungen steigt die erhitzte Luft auf, kühlere dringt nach. In der Höhe abgekühlt, kehrt ihre Feuchtigkeit in Form von Niederschlägen zurück.

Für Deutsch-Ostafrika sind, da es Tropengebiet ist und demgemäß die periodischen Regen- und Trockenzeiten die Jahreszeiten bilden, die Zenithalregenzeiten je nach ihrer Ausdehnung bestimmend für Fruchtbarkeit und Bewohnbarkeit und die hieran sich knüpfenden Handelsbedingungen. Zu berücksichtigen ist noch der Anteil der einzelnen Landstriche an See- und Steigungsregen.**)

---

*) Griesebach, Vegetation der Erde, Leipzig 1872. Bd. II S. 2 und Meyer, Ostafrikanische Gletscherfahrten, Leipzig 1890. S. 285 ff.

**) Brix-Förster, Deutsch-Ostafrika Leipzig 1890 S. 57.

Anfang März erlischt der Nordost, Windstillen oder Kalmen folgen, am 4. März erreicht die Sonne den Zenithstand. Mitte März beginnt die erste, sogenannte große Regenzeit (Masika) und dauert bis Ende Mai; darauf

Die periodischen Regenzeiten erleiden hinsichtlich ihrer Dauer in ihrem Vorschreiten von Osten nach Westen wesentliche Modifiaktionen. Von Tanganyka an verlängert sich mit jedem Schritt nach Osten die trockene Zeit.*) Schon in Tabora dauert sie 6 Monate, in Ugogo 7, in Usagara 8 Monate, im Küstenbereich endlich 9 Monate. Es müßte also die Fruchtbarkeit des Landes, da zu gutem Pflanzenwuchs auf das ganze Jahr verteilter Regen nötig ist**), von Westen nach Osten abnehmen, wenn es nicht außer den Zenithalregen noch andere Niederschläge gäbe.

Solche Niederschläge fallen in der langen Trockenzeit nur auf Grund lokaler Eigentümlichkeiten. Das Küstengebiet (Mrima) hat in folge der Nähe des Meeres zu allen Jahreszeiten die nötige Feuchtigkeit in Form von Regen, Nebel, feuchten Meerwinden.***) Nun ist diese Korallenküste von rotem Lehm bedeckt, der dadurch, daß er die Feuchtigkeit anhält, äußerst ergiebig ist oder von thonreichen Sandstrecken. Letztere sind für Kokospalmen, erstere für die Gewürznelke die geeignetste Bodenart.†) So ist hier eine reiche Vegetation von tropischen Pflanzen, Bananen, Granaten, Orangen, Mango und Mandelbäumen.††) Hier ist daher der Sitz der größten Bodenkultur in Deutsch-Ostafrika. Die dichte Bevölkerung hat thätigsten Anteil am Handel und zwar nicht nur am Durchzugsverkehr, sondern auch am Export landwirtschaftlicher Produkte. Dieser sedimentäre Küstensaum ist nur schmal, nimmt aber von Norden nach Süden

---

folgt die erste Trockenzeit, die bis Mitte Oktober anhält. Von Ende März bis Ende September weht der Südwest. Anfang Oktober erlischt er. Kalmen folgen. Am 9. Oktober steht die Sonne im Zenith. Mitte Oktober beginnt die zweite, sogenannte kleine Regenzeit (Vuli) und dauert bis Mitte Dezember. Darauf folgt die zweite Trockenzeit, welche bis Mitte März anhält. November bis Ende Februar Nordost. Diese Tabelle ist natürlich je nach den einzelnen Regionen wesentlichen Modifikationen unterworfen.

*) Wißmann U. D. Flagge S. 294.

**) Schmidt in Pet. 1889 S. 82. Schmidt, Sansibar S. 156—160.

***) Stuhlmann, Beobachtungen über Geologie und Flora auf der Route Bagamoyo-Tabora. Mitt. a. d. deutschen Schutzgebieten 1891 S. 48.

†) Holzapfel, Bodenbau 2c. S. 4.

††) Globus, Bd. 57 S. 159.

an Breite zu. Der den Küstenstrich abschließende Höhenzug hält von dem hinter ihm liegenden Gebiet andere Niederschläge als die der Regenzeiten fern, daher ist der Landstrich zwischen Küstensaum und dem Gebirge nur zur Regenzeit ergiebig oder da, wo er von wasserreichen Flüssen (Wami, Rufu, Rufidji) durchströmt wird. Er hat somit Savannencharakter. Da diese Savannen in ihrer Eigenart von wesentlichem Einfluß auf den Handelsverkehr sind, so möge hier eine Charakteristik derselben folgen, obwohl die ausgedehntesten und an fließenden Gewässern ärmsten Savannen Deutschostafrikas im Westen des großen Randgebirges liegen, und die von Usaramo und Useguha dadurch, daß sie von vielen fruchtbaren Querthälern durchschnitten werden, dem Verkehr nicht so fühlbar werden, wie die westlichen*).

Die Savannen dieser Tropenländer sind Grasebenen, die von den Steppenländern der gemäßigten Zone sich teils durch üppige Vegetation zur Regenzeit, teils dadurch unterscheiden, daß sie lichte Waldungen in ihrem Bereich zulassen. Gneis, manchmal in Granit übergehend, kommt am meisten vor. Der scharfe Gegensatz von Regen- und Trockenzeit, ferner von Hitze am Tage und Kälte in der Nacht während der sog. heißen Zeit befördern ungemein die Zersetzung dieses Gesteins. Das Zersetzungsprodukt des Gneises nennt man „rote Erde". Die rötlich braune Farbe ist die Folge starker Eisenanreicherung. Raseneisenstein kommt hier häufig vor. Daher sind die Savannen Sitz einer gewissen einheimischen Eisenindustrie. Da die „rote Erde" einen sehr porösen Charakter hat, so sickert das Wasser leicht durch. Wird dann durch Brände 2c. diese Erde ihrer Vegetationsdecke beraubt und längere Zeit der Sonne ausgesetzt, so wird sie so porös, trocken und bröckelnd, daß sie steinhart und klaffend wird (Laterit). Die ihr zugehörende Vegetation besteht aus Mimosen und kleinblättrigen schattenlosen Bäumen z. B. Ebenholz, dann Boababs. Oft nimmt die ostafrikaische Savanne den Charakter der Buschsteppe an, sodaß Ochsenwagen nicht nach allen Richtungen frei verkehren könnten. Hierin unterscheiden sich diese Savannen von den südafrikanischen.

*) cf. über die Savannen Deutsch-Ostafrikas: Grisebach, Veget. Bd. 2 S. 2. Hans Meyer, Ostafr. Gletsch. S. 286. Pfeil in Pet. 1888. S 1.

Das Gras ist kurz und hart stachlich, in Büscheln wachsend. Hoch-Wald kann nicht entstehen, da die Zeit der Niederschläge über ein gewisses Maß verkürzt ist und auch Grundwasser, das der Boden wegen seiner porösen Beschaffenheit nicht halten kann, den mangelnden Feuchtigkeitsgehalt nicht ersetzt. Wälder und ständiger Ackerbau findet sich daher nur in Flußthälern. Andauernde Ergiebigkeit ist nicht möglich, da kein Humus entstehen kann. Indessen ist während der Regenzeit eine kurze Periode des Wachsens, Grünens und Blühens, dem Zenithstande der Sonne nachziehend. Die Ernte ist dann auch reichlich. Aber ebenso verwelkt alles während der Trockenzeit zu einem Dickicht braunen Zunders, das dann von den Karawanen in Brand gesteckt wird, um die Wege frei zu machen. Diese Savannen sind die Heimat von Nomaden oder Halbnomaden, deren Hauptbeschäftigung die Viehzucht ist. So kommt es, daß in großen Teilen Deutsch-Ostafrikas ein Mangel an vegetabilischen Nahrungsmitteln herrscht, der sich bei Karawanen durch häufige Erkrankungen fühlbar macht, da alleinige Fleischnahrung Durchfall und Entkräftung nach sich zieht (Dysenterie). Ein weiterer noch größerer Übelstand ist der in Savannen übliche Wassermangel in der trocknen Zeit. Wasser ist meistens nur in Tümpeln, den Überresten der Regenzeit zu finden, fließendes Wasser selten und fast nur in der Regenzeit vorhanden und dieser Umstand hauptsächlich ist es, der die Savannen den Reisenden in so trübem Lichte erscheinen läßt. Am berüchtigsten ist der Savannengürtel, der sich zwischen dem Westabfall des Randgebirges bis zu dem Hochplateau von Uniamwesi erstreckt und hauptsächlich die Landschaften Westusagara, Ugogo, Ujansi und das Massaigebiet umfaßt. Was diese Landschaften den Karawanen schrecklich macht, ist der Mangel an Wasser*).

Die Regenzeit ist hier auf ca. 3 Monate beschränkt. Schroff von ihr getrennt ist die trockene Zeit, in der Wasser nur in wenigen Tümpeln und dann in brackigem Zustande zu finden ist, da der Boden salzhaltig ist. Die Eingeborenen hüten mit ängstlicher

*) P. Schynse berichtet in seinem Reisetagebuch (Köln 1890) S. 10 daß er in Ugogo 1 Liter Wasser mit 40—50 Pf. bezahlt habe.

Sorgfalt das auch ihnen unentbehrliche Naß und verkaufen es nur für hohen Entgelt. Diese Gebiete kann man aber nicht als Wüste bezeichnen*), Nahrungsmittel wenigstens müssen in Fülle vorhanden sein.

Die Savannen sind für Viehzucht auch in größerem Maße sehr geeignet und berechtigen in dieser Hinsicht zu Hoffnungen für die Zukunft.

Der Wassermangel giebt dem Karawanenverkehr in den Savannen ein eigentümliches Gepräge. Die Märsche sind forciert und lange ausgedehnt, da die Wasserplätze und Etappen weit von einander entfernt sind. Die Marenga mkali, ein unbewohntes Grenzgebiet zwischen Usagara, Massailand, Uhehe und Ugogo wird in einem Marsche von 10--13 Stunden passiert.**) Sie ist keine Wüste, sondern eine mit Gebüsch und lichtem Wald, abwechselnd mit Savannen, durchsetzte Ebene. Nur wenige Natrontümpel enthalten ungenießbares Wasser (Marengamkali = Bitterwasser). Dann folgen westlich die weiten Ebenen Ugogos, im Westen begrenzt von der Mgundamkali. Sie ist ein ca. 180 km breites Waldgebiet ohne Siedlungen, Nahrungsmittel müssen für ca. 10 Tage von den Karawanen mitgeführt werden.***) Die nordwärts liegen-

---

*) Wenn man bedenkt, daß Ugogo auf ca. 6–8 Wegen jährlich von mindestens 100 000 Personen durchzogen wird, die sich Wochen und Monate lang aufhalten, ferner daß die Karawanen aus Ugogo Proviant für den Marsch durch die unbewohnten Gebiete im Osten und Westen mitnehmen müssen, so muß man zu dem Schluß kommen, daß dieses so verschriene Land besser sein muß, als sein Ruf. Man bedenke ferner, daß Ugogo auf sich selbst angewiesen ist und wohl kaum Nahrungsmittel importieren könnte, wie das wohl der Fall sein müßte, wenn z. B. eine ärmere Provinz Deutschlands Jahr aus Jahr ein solche Menschenmenge mit Lebensmittel versehen sollte. Wißmann, U. D. Flagge S. 280 („Ugogo ist das häßlichste, ärmste, ungastlichste Land, das ich in Afrika kennen lernte"). Dagegen Reichard, Deutsch-Ostafrika. Leipzig 1892 S. 324 ff. Ferner Hermann, Ugogo, das Land und seine Bewohner. Mit. a. d. d. Schutzgebieten Bd. V S. 161. Von demselben Kol.-Bl. 1892 S. 259.

**) Reichard, a. a. O. S. 327. Stuhlmann, Mit Emin Pascha ins Herz von Afrika. Berlin 1894 S. 50.

***) Kurt Toeppen, Reise nach dem Innern von Afrika. Ausland 1887 S. 656.

den Landschaften sind aus Wassermangel in der Trockenzeit oft garnicht oder nur unter schwierigen Verhältnissen und mit großen Umwegen passierbar.*)

Die übrigen Teile Deutsch-Ostafrikas sind klimatisch mehr begünstigt, entweder durch ihre Lage oder ihre Niveauverhältnisse. Der Ostabfall der Gebirge von Usagara und Nguru hat infolge reichlicher und anhaltender Bewässerung durch Zenithal- und Steigungsregen eine reiche Vegetation aufzuweisen. Statt Waldsavannen findet man hier saftige Wiesen oder tropischen Baumwuchs. Bergbäche durchschneiden fruchtbare Thäler, die Eldorados der Karawanen, Wohnsitze einer dichten ackerbautreibenden Bevölkerung.**)

Das Bergland von Usambara verdankt seine Fruchtbarkeit Zenithal-, Steigungs- und Seeregen. Es ist eine der hoffnungsreichsten Provinzen Deutsch-Ostafrikas und beteiligt sich am Handel eifrig durch den Export landwirtschaftlicher Produkte.***)

Das Gebirgssystem des Kilima Ndjaro hat infolge seiner Mächtigkeit sein eigenes Niederschlagssystem. Im allgemeinen empfängt es vom Südostpassat mehr Regen als vom Nordost. Daher ist die Süd- und Südostseite die fruchtbarste. Außerdem fallen in Dschagga fast regelmäßig nachts Steigungsregen. Ferner ist der Südabhang von einer Unzahl stets Wasser führender Bergbäche berieselt, die von Gletschern gespeist werden. Daher ist die Südseite am kultiviertesten und am meisten bevölkert. Die Route Usambara-Kilima-Ndjaro gewinnt, seitdem die Massaigefahr beseitigt ist, immer mehr an Beliebtheit, da hier alle Erfordernisse für den Karawanenverkehr vorhanden sind.†)

---

*) Wassermangel zwingt Fischer zum Umweg von Irangi über Ussandawi nach Turu. Pet. 1886 S. 364.

**) Wißmann, U. D. Flagge S. 293. Pfeil, Beobachtungen ꝛc. Pet. 1888 S. 1 ff. Stuhlmann, Bericht über eine Reise durch Useguha und Unguu. Mitt. d. geogr. Ges. in Hamburg 1889 S. 143. Ferner Kol.-Blatt 1892 S. 282, 307, 421, 466.

***) Baumann, Usambara. Pet. 1889 S. 41 ff. Über Usambaras Flora und Aussichten für Plantagenbau, Holst im Kol.-Blatt 1893 S. 359.

†) Meyer, Ostafr. Gletsch. S. 368 ff. Johnston, Der Kilima-Ndjaro. Leipzig 1886 (Ausführliche Schilderung der Aussichten für den Handel).

Die Nachbargebiete des Viktoria-Nyanza, Tanganjika und Nyassa werden durch die Nähe dieser mächtigen Wasserbecken klimatisch beeinflußt. Die ihnen entsteigenden Dämpfe begünstigen die Fruchtbarkeit der sie umrahmenden Landschaften ungemein, die infolge dessen von einer ackerbautreibenden Bevölkerung dicht bewohnt sind. Der Handel findet daher in diesen Gebieten Stätten guten Absatzes.

Die Stellung der Bevölkerung Deutsch-Ostafrikas zu Handel und Verkehr und die Methode des Karawanenverkehrs.

Je langsamer ein Verkehr von statten geht, desto mehr ist er, wie schon oben bemerkt, abhängig von den jedesmaligen lokalen Verhältnissen. Bei dem in Deutsch-Ostafrika bestehenden Trägersystem kommen nun die Einflüsse derselben besonders zur Geltung. Es ist hier neben den oben behandelten physischen Verhältnissen des Landes besonders die Stellung der Bevölkerung zu Handel und Verkehr von Wichtigkeit.

Deutsch-Ostafrika hat auf 955 220 qkm schätzungsweise ca. 3—4 Millionen Einwohner, also 3—4 auf den qkm. (Norwegen hat 6 Einwohner auf den qkm). Sansibar hat 2560 qkm mit 210 000 Einwohnern, also 82 auf den qkm. Indessen ist die Dichtigkeit der Bevölkerung in den einzelnen Landstrichen äußerst verschieden, man schätzt sie für die Küste auf ca. 43, das Vorland 11 Einwohner auf den qkm. Am dünnsten bevölkert sind naturgemäß die Savannen.*)

A. Verkehrsfördernde Bevölkerung.

Mit der Okkupation des Sansibargebietes durch die Deutschen ist natürlich zugleich ein wichtiges den Verkehr förderndes Element in das Land gekommen; vor allem die deutsche Regierung, für die

---

*) Supan, Bevölkerung der Erde. Petermann, Suppl. 1892 S. 179 und S. 271.

allgemeine Interessen zum Schutz des Handels bestimmend sind. Wenn nun auch dieses neue Element in Verwaltungssachen die herrschende Partei ist, in Sachen des Handels und Verkehrs ist sie es nicht, da hat auch heute noch der seit jeher wichtigste Teil der handelsfreundlichen Bevölkerung, die Inder und Araber, unumschränkte Oberhand, da sie sich ein natürliches Handelsmonopol zu wahren wissen. Europäische Handelshäuser sind infolgedessen noch immer auf die Vermittlung jener Klassen angewiesen und nur indirekt am Handel beteiligt.

Die einzigen Großkaufleute und Bankiers in Ostafrika sind die Inder.*) Sie beherrschen den Import, indem die Karawanenunternehmer, die Araber und Suahali, gezwungen sind, die notwendigen Tauschwaren von ihnen zu kaufen und zwar meistens auf Credit, die erhandelten Karawanenartikel kommen darum naturgemäß wieder zuerst in ihre Hand und so vermitteln die Inder auch den Export.

Sie haben ihren Wohnsitz in Sansibar und in den Küstenplätzen, wo sie mit den Agenturen der europäischen Handelshäuser einerseits und den Arabern andererseits Zwischenhandel betreiben. In das Innere gehn sie nie. Sie stammen meistens aus Katsch und von der Malabarküste, sind britische Unterthanen und zerfallen in 3 Klassen, Wahindi, Wabanyani und Bahora.**)

a. Die Wahindi sind Mohammedaner, lassen sich dauernd nieder und haben fast den ganzen Groß-Handel in ihrer Hand.

b. Die Wabanyani, d. h. Krämer, sind Buddhisten aus der Sekte der Battias, pachten Zölle, und kehren, wenn sie genügendes Vermögen gesammelt haben, wieder in ihre Heimat zurück.

c. Die mohammedanischen Bahora sind meistens Handwerker.

Diese indischen Geschäftsleute bilden den wohlhabendsten, thätigsten, wenn auch nicht größten Teil der Bevölkerung der Suaheliküste. Die Hindi hauptsächlich sind für den Handel Deutsch-

*) Decken, Reisen ꝛc. S. 101. Toeppen, Handel u. Handelsverbindungen Ost-Afrikas. Mitt. d. g. Ges. Hamburg 1885/86 S. 225. A. Rakoszky Bericht über d. Handelsverh. von Deutsch-Ostafrika. Kol.-Zeit. 1887 S. 624. Reichard, Deutsch-Ostafrika S. 83 ff. Kol.-Zeit. 1885 S. 355 ff.

**) Schmidt, Sansibar S. 92 ff.

Ostafrikas äußerst wichtig. Sie kennen die Handelsverhältnisse genau und beherrschen zugleich als die Kapitalisten vollständig die andern Klassen der Bevölkerung. Ihre Zahl wird auf ca. 8—10000 geschätzt.

So lange sie den Handel in ihrer Hand haben, wird, als Folge ihrer Zugehörigkeit zu Britisch-Indien, Sansibar seine Bedeutung als Handelsplatz nicht verlieren, und Asien wird mit seinen billigen Importartikeln die Hegemonie des ostafrikanisches Handels behalten.

Haben die Inder sich ein natürliches Monopol über den Großhandel zu wahren gewußt, so beherrschen die arabischen Elemente*) den Karawanen-Verkehr. Indessen sind sie selten ganz selbständig, meistens infolge ihrer pekuniären Abhängigkeit von den Indern und deren Agenten. Dagegen sind sie wegen ihrer persönlichen Eigenschaften politisch wichtiger als jene. Als die deutsche Okkupation das Monopol beider Klassen zu bedrohen schien, da waren es denn auch Araber, die den äußeren Kampf dagegen aufnahmen. Allerdings hatten sie doppelte Ursache, den europäischen Eindringlingen gram zu sein, hatten diese doch sowohl ihre wirtschaftliche, wie ihre politische Stellung erschüttert: jene durch Unterbindung des Sklavenhandels, diese dadurch, daß auf europäische Macht sich stützend, der Sultan von Sansibar, Said Bargasch, Souveränität über sie erlangte und diese durch Walis zu behaupten wußte, während er früher nur als primus inter pares gegolten hatte. Noch mehr zu politischer Bedeutungslosigkeit herabgedrückt wurden die Araber durch den Nachfolger des Sultans von Sansibars, da die deutsche Verwaltung ihnen überhaupt keinen politischen Einfluß einräumt. Die natürliche Reaktion war ein blutiger Aufstand. Er wurde unterdrückt. Nun ist die Rasse, die Jahrhunderte lang die Geschicke der Sansibarküste lenkte, z. Z. politisch unterdrückt, wirtschaftlich abhängig von den indischen Kapitalisten. Ob sie den letzten Kampf gekämpft haben werden, ist zu bezweifeln, denn neue Kraft strömt ihnen

---

*) Decken, Reisen S. 101. Toeppen a. a. O. S. 225 ff. A. Rokoszky a. a. O. S. 624. Reichard a. a. O. S. 83. Stuhlmann, Mit Emin Pascha, S. 63. Schmidt, Sansibar S. 25 ff. Johnston, Kilima-Ndjaro S. 40.

alljährlich aus dem Stammlande zu. Wie mächtig aber das arabische Element noch vor kurzer Zeit war, erhellt allein schon daraus, daß Stanley ohne sie sich nicht ins Kongogebiet wagte. Diese Zeiten des Tippu Tip sind der Höhepunkt arabischer Macht. Der Europäer, der auf der einen Seite bedacht war, dem Arabertum die Lebensader, den Sklavenhandel, zu unterbinden, verhalf ihm zur Machtentwicklung, war die Ursache zu seiner überraschend schnellen Ausbreitung über den schwarzen Kontinent von Meer zu Meer. Der Karawanenhandel ruht auch heute noch in ihrer Hand. Diese arabischen Elemente zerfallen in folgende Klassen, a) Maskataraber. Sie besitzen meistens Plantagen in Sansibar, Pemba und an der Deutsch-Ostafrikanischen Küste. Wenn sie ins Innere gehen, sammeln sie eine Anzahl jüngerer Leute um sich, gründen Stationen, von denen aus sie ihre Agenten nach allen Richtungen entsenden um Elfenbein zu sammeln. So sind überall Handelsniederlassungen der Araber im Innern entstanden, selten zum Segen der eingebornen Bevölkerung, die meistens sehr unter jenen zu leiden haben.

b) Ebenfalls ansässig sind die Hamáli.*) Sie stammen aus Südarabien, sind fleißige und bescheidene Lastträger (Kulis). Es sind ihrer nur ein paar Hundert in Sansibar, die eine feste Innung bilden. Sie tragen, stets zu zweien, ihre Lasten von den Schiffen zu den Warenhäusern mittels einer c. 10 Fuß langen Stange (maroi). In der Regenzeit fertigen sie die für den Transport so notwendigen Matten und Säcke. Erwähnt seien hier zugleich die wenigen Hundert Komorianer, die zum Handel in keiner besonderen Beziehung stehen, sondern als Diener und Handwerker sich ihr Brot verdienen.**) c. Nicht ansässig, aber wichtig für den Exporthandel sind die Szuri oder Schihiriaraber. Sie sind meistens Schiffer, Händler oder Karawanenführer und stammen von der Südküste Arabiens, kommen mit dem Nordostmonsun nach der Suaheliküste und bringen trockene Fische, Häute von Bénadir, Salz nach Sansibar. Ihre Zahl wird 20—30000 jährlich betragen. Längs

---

*) E. Quaas, die Szuris, die Kulis u. d. Sklaven in Sansibar. Zeitschr. f. allgem. Erdkunde 1860 Bd. 9 S. 421.

**) Quaas a. a. O. Decken a. a. O. Bd. I S. 1—19. Pet. Mitt. 1861 S. 249.

der ganzen Küste sind ihre Dhaus zu finden; was sie suchen, sind Sklaven und Elfenbein. Sie sind ein unstätes, räuberisches Volk, die schlechtesten Elemente in der Handelswelt der Suahelіküste. Indessen bilden sie einen sehr bedeutenden Bestandteil der Handeltreibenden in diesen Gegenden, und der Export, den sie nach den Häfen des indischen Oceans, teils auf eigene Rechnung, teils im Interesse der Inder mit ihren Tausenden von Dhaus betreiben, ist durchaus nicht zu unterschätzen.

Die Suaheli.*) Die Suaheli sind die von alters her angesessene, mohammedanische Küstenbevölkerung (Watu Wa Mrima) Bantuneger, die mehr oder minder mit arabischem Blute vermischt sind und dementsprechend einen untereinander sehr verschiedenen Typus haben, bald einen reinen Negertypus, bald einen vom arabischen kaum unterscheidbaren. Ihre Beziehungen zum Handel sind dieselben, wie diejenigen der Araber und vollziehen sich unter denselben Bedingungen. Am selbstständigsten sind die Bewohner von Pangani, die fast den ganzen Handel von Massailand und nördlich von Deutsch-Ostafrika in ihrer Hand haben, da die Voll-Araber sich hier zurückhalten, weil das Risiko zu groß ist oder war. Die Sprache dieser watu wa mrima, das Kisuaheli, ist die durchaus herrschende Handelssprache in ganz Ostafrika. Sie hat zahlreiche arabische, indische und europäische Fremdwörter.

An dem Großhandel beteiligen sich von den eingeborenen Stämmen Deutsch-Ostafrikas in selbstständiger Weise nur die Wa Niamwesi, die andern handelfördernden Stämme haben Beziehungen zum Handel nur als Transportmittel oder im Lokalhandel.

Die Wa Niamwesi.**) Sie sind das Volk, das in Deutsch-Ostafrika an der Verbreitung von Handel und Verkehr den größten Anteil hat. Sie drangen bis zur Küste vor, nahmen von hier Araber und Suaheli mit in ihre Heimat und gewährten ihnen eine Stätte, von der aus sie sich zu weiteren Exkursionen rüsten, in der sie ihre Schätze sammeln konnten. Noch heute müssen in Tabora die Träger

---

*) Fischer, Mehr Licht im dunkeln Weltteil. Hamburg 1885 S. 76 ff.; idem, Massailand, Hamburg 1885 S. 3; Schmidt, Sansibar S. 51 ff.

**) Wißmann, Unter deutscher Flagge 2c., Kol.-Bl. 1893 S. 82 ff. 1892 S. 164 ff. S. 254 ff., Baumann, Durch Massailand zur Nilquelle Berlin 1894 S. 234.

gewechselt werden, mag man nun von Ost oder West kommen. Nicht nur, daß U Niamwesi große Mengen der besten Träger stellt, es sind auch seine Bewohner selbstständige Kaufleute. Mit ihrer Industrie betreiben sie einen schwunghaften Lokalhandel und unternehmen andererseits auch große Handelsreisen im eigenem Interesse und als freie Leute nach allen Richtungen.*)

B. Verkehrhindernde oder passive Völker.

Auch die meisten andern Völker Deutsch-Ostafrikas sind dem Handel an und für sich nicht feind. Sie kommen nur in soweit in Betracht, als sie die Karawanen mit Lebensmitteln versorgen und ihnen gegen einen gewissen Zoll in Waren (hongo) den Durchzug gestatten. In den am meisten frequentierten Gebieten an der Taborastraße von der Küste bis nach Ugogo ist dieser Zoll wohl schon beseitigt, ebenso in Usambara. Wo sich indessen der deutsche Einfluß noch nicht geltend gemacht hat, hauptsächlich im Westen und Süden besteht er noch und bildet je nach seiner Höhe ein mehr oder minder großes Hindernis für den Handel, da er den Transport bisweilen so verteuern kann, daß ein Handelsverkehr unrentabel ist.

Zu den den Verkehr erschwerenden Stämmen gehören vor allem die Bewohner des breiten Savannenstreifens, der die Mitte Deutsch-Ostafrikas einnimmt. Sie sind meistens Nomaden oder Halbnomaden, und stehen auf einer niedrigen Stufe der Kultur. Alle diese Stämme treffen in einem Gebiete zusammen, der für ihr wildes Treiben ein wünschenswertes Feld bietet, erstens weil die Hauptstraße von Osten nach Westen hier durchführt und dann weil die traurige Einöde und Armut dieses Landstriches an Lebensmitteln und Wasser die Karawanen derartig schwächt, daß sie kaum zu irgend einer Verteidigung fähig sind. Das ist Marengamkali. Hier findet eine fortwährende Verschiebung der Bevölkerung statt. Von Süden her verdrängen die Wahehe die Wagogo und letztere siedeln sich östlich unter den Wasagara an, die ihrerseits Sitten

*) Ligingstone fand eine starke Karawane von Wa Niamwesi am Bangweolo, die ca. 1870 bis dorthin zum ersten Male vorgedrungen waren, um Elfenbein und Kupferbarren gegen ihre Erzeugnisse auszutauschen. Livingstone, Letzte Reisen. Reichard, Die Wa Niamwesi, Z. d. Ges. f. Erdk. Berlin 1889 S. 246 ff.

und Sprachen der Einwanderer annehmen. Von Norden her sind die Massai, durch die Viehseuche ihrer einzigen Nahrung fast beraubt, nach Süden gewandert und haben sich unter den Wasagara niedergelassen. Zwischendurch finden sich Wa Niamwesikolonien, die Handel treiben.*)

Die Wagogo und Wasagara, durch deren Gebiet die Handelsstraße Bagamoyo-Tabora zieht, sind ein sehr übel beleumundetes Volk. Ihre Raubanfälle oder Tributserpressungen für Durchzug und Benutzung der wenigen Wasserlachen sind aber nur für kleine und schlecht bewaffnete Karawanen gefährlich. Die deutsche Regierung hat sie für den Verkehr unschädlich gemacht, indem sie Stationen in ihrem Lande errichtete. So sind denn Belästigungen des Karawanenverkehrs durch Wagogo kaum mehr möglich, wie auch dafür gesorgt ist, daß die großen Karawanen sich der Gewaltthätigkeiten gegen die Eingeborenen enthalten. Der Ackerbau der Wagogo ist eine Lebensfrage für den Durchzugsverkehr.**)

Die Massai***) haben eine weit größere Rücksichtnahme zu beanspruchen, als die vorher erwähnten Völkerschaften, sowohl wegen ihres bisherigen Einflusses auf den Durchzugsverkehr, wie auch auf den Handel mit den in ihrer Mitte und an ihren Grenzen wohnenden

*) Denkschrift über D.-O.-A. 1893/94 S. 5. Über den Einfluß dieser Stämme auf den Verkehr sagt Burton (Pet. 1858 S. 146): „Es gehört zu den normalen Zuständen in Ostafrika, daß der Forscher niemals mit Sicherheit darauf rechnen kann, einen bestimmten Weg gangbar und frei zu finden; ein paar Mörder können diesen auf ein Menschenalter hin abschließen und jenem schon an der Schwelle seines Eintritts in jene Länder Halt gebieten. Dem Kaufmann dagegen steht stets ein Weg zur Einfuhr seiner Waren zu Gebote; ist der eine gesperrt, öffnet sich sofort ein anderer."

**) Die Wagogo werden von den meisten Reisenden als äußerst habgierig geschildert. Man wirft ihnen ihre „Erpressungen" beim Verkauf des Wassers vor. Zu ihrer Verteidigung könnte man jedoch anführen, daß das Wasser für sie ebenso Lebensbedingung ist, wie für die Karawanen und sie der Gefahr des Verschmachtens nur dadurch entgehen können, daß sie ihre wenigen Wasserlöcher als ihr kostbarstes Gut hüten. Daher sind die oft grausamen Maßnahmen von Karawanen (z. B. die des Dr. Peters) gegen sie ungerechtfertigt.

***) Fischer, Massai-Land. Hamburg 1885. Reichard, D.-Ostafr. S. 284. cf. auch Johnston, Der Kilima-Ndjaro. Leipzig 1886.

Völkern. Es kommt hier hauptsächlich die Kilima-Ndjaro-Route in Betracht. Die Massai zerfallen in 2 Klassen, Wakuafi und Massai. Die ersteren sind ansässig, Ackerbau treibend, die letzteren die nomadisierende, ein unstätes Räuberleben führende Kriegerkaste. Diese letztere hat bis vor kurzem den Handel in schwerer Weise geschädigt. Mit ungestümer Tapferkeit fielen sie über Karawanen von 2000 Menschen her und zwangen sie zur Herausgabe ihrer Güter.*) Selten passierte ein Handelszug ohne zu schwere Schädigung ihr Gebiet oder hatte einen gewissen Erfolg zu verzeichnen. In letzter Zeit haben Seuchen, die den Viehstand dezimierten und ganze Horden zum Ackerbau zwangen, sowie die Wirkung von Schnellfeuerwaffen sie bedeutend zahmer gemacht, so daß ein regerer Verkehr in ihrem eigenen Gebiet möglich ist.

Es wohnen in ihrem Lande nämlich die Wandorobo. Sie sind zwar elende Sklaven der Massai, haben aber eine große Bedeutung für den Handel, weil sie geborene Elephantenjäger sind und den Elfenbeinhandel ganz in ihrer Hand haben. Ihre Verstecke müssen die Karawanen aufsuchen, um von diesen Juden des Massailandes billiges Elfenbein zu erlangen.**)

Die Räubereien der Massai haben den Handel mit den benachbarten Völkern bedeutend vorsichtiger gemacht. Die Waruvu haben aus Furcht vor den Massai ihre Wohnsitze auf Inseln im Pangani aufgeschlagen und lassen sich nur schwer herbei, die Produkte von Ackerbau und Viehzucht an Karawanen zu verkaufen, um nicht die Habgier ihrer Quäler herauszufordern.***) Die Bewohner der Landschaften Pare, Ugueno und Dschagga wagen nicht, ihr Vieh auf die Weide zu treiben, sondern füttern es im Stall. Überall zeugen hier starke Befestigungen von der Furcht vor den Massais. Den Karawanen gestatten die Eingeborenen nur nach langen Verhandlungen Tauschverkehr. Die Wapare haben sich ihrer Quäler wegen ganz vom Fluße Pangani zurückgezogen, sodaß die Karawanen einen nördlichen Umweg machen müssen, um

*) Mitt. d. geogr. Ges. in Wien 1889 S. 541.

**) Fischer, Massailand S. 12.

***) Fischer, a. a. O. S. 5.

Lebensmittel zu kaufen.*) Alle diese Mißstände scheinen aber ihrem Ende entgegen zu gehen, da die Macht der Massais wenigstens in unserem Gebiet infolge von Hungersnot und Niederlagen offenbar gebrochen ist.

Auch heute noch gefährlich sind die Mafiti, wenn sie auch momentan zur Ruhe gebracht sind. Im Quellgebiete des größten Deutsch-Ostafrikanischen Stromes, des Rufiyi, haben sie ihre Wohnsitze und sind in mehrere Stämme zersplittert, die Wahehe, Warore, Mahenge. Den Verkehr im südlichen Teil der deutschen Besitzung haben sie fast vernichtet.**) Zu Deckens Zeit war diese Gegend noch gut zu passieren. Das Auftreten jener Horden in Deutsch-Ostafrika fällt in das Ende der 60er Jahre. Es sind wohl dieselben Stämme, die Livingstone „Mazitu" nennt und deren Räubereien es zu danken ist, daß jetzt das Gebiet zwischen Rufiyi und Rovuma verödet ist, da die Bewohner geflüchtet sind. Der Handel stockt in diesen Gegenden nach Giraud***) etwa seit 1870. Im Allgemeinen ist über die Mafiti und über die Länder zwischen Rufiyi und Rovuma wenig bekannt. Ihr Gebiet gilt im Allgemeinen für fruchtbar und berechtigt zu großen Hoffnungen, wenn seine Bewohner der Kultur näher gebracht sein werden.†)

Die Länder im Südosten und Südwesten des Viktoriasees††) werden von den Karawanen ebenfalls gemieden. Der Weg über Karagwe und Usinja nach Uganda ist wegen des unerschwinglichen Tributs aufgegeben. Daher lassen sich die Karawanen von Kagehi am Viktoriasee übersetzen oder umgehen den See im Westen. Ebenso ist der Weg durch Usman wegen zu hohen Tributs nicht mehr benutzt. Auch die südlichen Kavirondo sind augenblicklich noch verkehrshinderlich, da sie noch an keinen internationalen Verkehr gewöhnt

---

*) Fischer, Massailand S. 8.

**) Nach Wißmann, Globus 1889 S. 343.

***) Globus 1886 Bd. 50 S. 18.

†) Behr, Die Völker zw. Rufiyi und Rovuma. Mitt. a. d. deutsch. Schutzgeb. VI S. 70 ff. Waheheged. (Marore) Kol.-Bl. 1892 S. 544.

††) Die Uferlandschaften westlich von Viktora Nyanza nach Dr. Stuhlmann. Kol.-Bl. 1892 S. 542. P. Schynse letzte Reisen, Köln 1892. Fischer, dritte Reise, Pet. 1886 S. 363 ff.

sind. Es ist indessen nicht zu verkennen, daß in nicht zu langer Zeit ein Umschwung in den zuletzt geschilderten Verhältnissen eintreten wird, indem die deutsche Herrschaft und die mit ihren Fortschritten zunehmende Kultur den Handel von diesen Verkehrshindernissen befreien wird. Wißmann konnte im Anfang des Jahres 1896 melden, daß in diesem Jahre zum ersten Male in unserer Kolonie alles ruhig sei.

Transportmittel.

In Äquatorialostafrika ist die Kraft des Menschen das fast ausschließliche Mittel, Waren fortzubewegen. Nur die Massai bedienen sich der Ochsen zum Transport,*) und vereinzelt benutzen auch Karawanen Esel als Lasttiere. Das Trägersystem ist aber durchaus vorherrschend und hat bei den von Natur reiselustigen Negern große Beliebtheit erlangt. Der Karawanendienst ist daher für einige Völkerschaften Deutsch-Ostafrikas eine typische Erwerbsquelle geworden.

1. Die Waniamwesi sind die besten Träger, da sie Träger und Krieger zugleich sind, zudem anspruchsloser, ausdauernder und kräftiger sind, als die Leute von der Küste.**)

2. Die Sansibarleute stellen wohl das Hauptkontingent. In Sansibar sind die Träger eine typische Klasse der Bevölkerung. Die Sansibarträger sind meistens Sklaven, die von ihren Herren an Reisende vermietet werden.

3. Die Küstenstämme der Wangú, Wasegua, Waschensi, Wadigo, Wasegeju stellen ebenfalls Träger.***)

Die Waniamwesi tragen ihre Lasten mit der Mdarra, einer 6—8 Fuß langen Stange, an deren Enden die Lasten befestigt sind. Der Mniamwesi trägt 80—90 engl. Pfund nebst Kochgeschirr, Schlafmatte und Gewehr, ebensoviel etwa der Panganiträger. Letzterer, sowie die Träger aus den anderen Stämmen tragen ihre Lasten auf dem Kopf.†)

---

*) Fischer, Mehr Licht S. 115.

**) Fischer, Massailand S. 6.

***) Fischer, Massailand S. 2.

†) Toeppen, Handel und Handelsverbindungen in Ost-Afrika. Mitt. d. geogr. Ges. in Hamburg 1895/96 S. 220.

Die Art des Transportes ist folgende. Die Stoffe werden in längliche Packete sehr fest zusammengeschnürt, dann mit einem Umschlagetuch versehen und zuletzt in eine Bastmatte eingewickelt. (Der starke Bedarf an solchen hat in Sansibar eine eigene Industrie hervorgerufen). Eine solche Last heißt Msigo. Wird die Msigo auf dem Kopf getragen, so nennt man sie Mtumba, hängt sie geteilt an beiden Enden einer Stange (Mdarra), so heißt sie Mdala. Tragen zwei eine Last an einer Stange, so heißt sie Mtau.*)

Die Lasten sind im Durchschnitt 50—60 Pfund schwer, nur Waniamwesi und Panganileute tragen schwerere Lasten. Die Auswahl der Tauschwaren muß mit aller Sorgfalt und mit Berücksichtigung der augenblicklich in den einzelnen Landstrichen herrschenden sehr oft wechselnden Mode getroffen werden.

Sind die Lasten gepackt und die erforderliche Anzahl von Trägern engagiert, so wird ein bestimmter Tag zum Abmarsch festgesetzt. Gewöhnlich erhalten die Träger einen Teil ihres Lohnes als Handgeld. Da nun bei Unternehmungen von Europäern stets ein großer Teil der Träger mit dem Handgeld davonlief, so hat sich in jüngster Zeit die Sitte eingebürgert, die Anwerbung der Träger einem Hindu zu übertragen, der gegen eine reichliche Provision die Garantie für die von ihm gemieteten Träger zu übernehmen hat.**) Die Karawane setzt sich in folgender Weise zusammen.***) Der Oberleiter des Unternehmens heißt bwana mkuba (großer Herr), hat er noch einen unbedeutenden Genossen, so nennt man diesen bwana ndogo (kleiner Herr). Die nächst wichtigste Persönlichkeit in der Karawane ist der Aufseher der Träger, Kirangosi. Sein Posten ist ein Ehrenamt. Er schreitet an der Spitze der Karawane, trägt die schwerste Last, um das Schrittmaß anzugeben. Die Reisegeschwindigkeit wird durch günstige Ernährungsverhältnisse vermindert, durch ungünstige erhöht. Gewöhnlich rechnet man einen

---

*) Reichard, D.-Ostafrika S. 299.

**) Ssewa Hadji erhielt z. B. von Stuhlmann (Mit Emin Pascha 2c.) für Anwerbung von dessen Trägern 18000 Mk. Provision. Dieses System hat den Vorteil, daß stets die nötige Quantität von Trägern vorhanden ist, aber nach Baumann den Nachteil, daß die Qualität nicht immer die beste ist.

***) Schmidt, Reise in Usaramo. S. 8.

Tagemarsch = 19 km = 4½ Marschstunden, 1 Marschstunde = 4,2 km. (Bei Bestimmung dieser Durchschnittsgeschwindigkeit sind die Ruhetage mit eingerechnet). Geht der Kirangosi zu schnell, so können die schwächeren Träger nicht folgen und die Karawane zieht sich weit auseinander; geht er zu langsam, so ermüdet das langsame Schreiten die Karawane. Im Lager selbst hat der Kirangosi auf Ordnung zu sehen, die Herstellung der Dornverschanzung zu beaufsichtigen, ferner das Zeichen zum Aufbruch zu geben. Den Hauptbestand der Karawane bilden die Träger (pagasi). Diese sondern sich bald in kleine meist landsmannschaftliche Gruppen. In diesen einzelnen Kambi, Tischgenossenschaften, sorgen die Mitglieder abwechselnd für Lebensmittel. Die Karawanen pflegen nun noch stets von einer großen Anzahl von Frauen und Kindern begleitet zu sein, die sich im Verlauf der Reise noch erheblich zu mehren pflegt. Außerdem führen sie noch einiges Vieh mit. Zu einer großen Karawane pflegen sich mehrere kleine zusammenzuschließen, einerseits aus Sicherheitsrücksichten, dann aber um den Druck des Tributs durch Verteilung auf die einzelnen Unternehmer zu vermindern, sodaß es Karawanen von 2—3000 Menschen giebt.*) Wenn nun die Karawane beisammen ist, wird die Fahne, die stets vorausgetragen wird, geweiht und noch manche Ceremonie erfüllt, welche das Unternehmen vor Unglücksfällen schützen soll. Am ersten Tage wird nur ein kurzer Marsch gemacht, um die Marschfähigkeit zu erproben, dann folgen längere. Bei Annäherung an bewohnte Orte wird den Bewohnern das Nahen der Karawane durch Trommeln, Flintenschüsse verkündet. Dann wird das Lager mit einer Verschanzung von Dornbusch zum Schutz gegen Menschen und wilde Tiere umgeben. Erst wenn die Verhandlungen über die Tributleistungen zu befriedigenden Abschluß gelangt sind, kann mit der Versorgung mit Lebensmitteln und Wasser oder Handelsgeschäften begonnen werden. Bei Rückkehr der Karawane wird sie schon einige Stationen vor ihrem Endziel von Händlern erwartet, die durch

---

*) Kol.-Bl. 1894 S. 483.

*) P. Schynse, Mit Stanley und Emin Pascha durch Deutsch-Ostafrika. Köln 1890 S. 15. Stuhlmann, Mit Emin Pascha 2c. Seite 10, 17 u. a.

Vorschüsse die Führer der Karawane zu veranlassen suchen, nur mit ihnen zu handeln. Selten haben Unternehmer und Träger etwas Kapital erübrigt, jener büßt seinen Verdienst durch die Wucherzinsen der Vorschüsse ein, dieser verjubelt ihn in kurzer Zeit, und bald müssen sich beide entschließen, von neuem die Mühsale des Karawanenlebens auf sich zu nehmen.

Die Karawanenzüge, sowie der ganze Handel in Ostafrika sind auf bestimmte Zeiten beschränkt, die durch klimatische und meteorologische Verhältnisse bedingt sind. Es mögen im Hinweis auf die Schilderung jener nunmehr einige Daten über die Zeit des Handels in Deutsch-Ostafrika folgen.

Die Zenithalregen fallen in ganz Ostafrika meistens in Form von Gewitterregen, welche einen fast wolkenbruchartigen Charakter haben.*) Da nun die Hauptregen auf wenige Monate zusammengedrängt sind, so ist es erklärlich, daß an ebenen Stellen in der nassen Zeit alles unter Wasser steht, „an den tieferen Stellen bis zu Knie und Oberschenkel, an den seichteren bis zu den Knöcheln". Die große Regenzeit heißt daher mit Recht, ‚masika' d. h. Überschwemmungszeit.**) Der Einfluß dieser Erscheinung liegt auf der Hand. Die Wege versumpfen, Menschen und Tieren wird das Fortkommen auf dem aufgeweichten Boden zur Unmöglichkeit. Außerdem schwellen Flüsse und Bäche so an, daß sie unpassierbar werden. Schon aus diesen Gründen muß der Karawanenverkehr zu dieser Zeit stocken. Dazu kommt noch, daß zur Zeit der Zenithalregen alle Arbeitskräfte zur Bebauung des Bodens in Anspruch genommen werden, also Träger schwer zu haben sind. Außerdem sind bei Beginn der Regenzeit die Lebensmittel knapp und daher teuer, weil die Ernten in das Ende der Regenzeit fallen.***) Zu berücksichtigen ist ferner der Einfluß der Temperaturen auf den Menschen in den verschiedenen Jahreszeiten. Die Regenzeit ist fieberschwanger, da sie dem Zenithstande der Sonne, also der heißesten

*) Dove, Studien rc. Ausland 1891 S. 325. Meteorol. Zeitschrift. Bd. IV 1887 S. 417.

**) Reichard, Deutsch-Ostafrika S. 40.

***) Livingstone, Letzte Reisen S. 226.

Zeit folgt. Dann kommt eine kalte Zeit; Kipupué, d. h. Zeit des Zitterns.*) Die Temperatur sinkt Nachts auf 10—12°, bisweilen auf 5°. Die Folge sind starke Thauniederschläge am Morgen. Da nun der Neger zwar Kälte, aber nicht Kälte von Nässe begleitet, verträgt, so ist es ihm unangenehm durch das kalte und nasse Gras zu gehen, und er wird ungern zu dieser Zeit reisen.**) Diese Periode dauert bis Mitte Juni. Dann folgt heiße, trockene Zeit. Ihr charakteristisches Merkmal ist das Fehlen jeden Niederschlags. Diese Trockenheit ist der Gesundheit nicht schädlich, da in trockenen Gegenden starke Hitzegrade leichter ertragen werden als in feuchten, in denen Fieber entstehen. Es wird daher dem Träger leichter, die Schwankungen der Temperatur zu ertragen, die Tags auf 32° C. steigt und Nachts auf 7° fällt.***) Das Reisen in der Trockenzeit hat also gesundheitlich manche Vorzüge, nachteilig wirkt aber der Umstand, daß in der Trockenzeit in Ostafrika Wassermangel herrscht und daß Geräte aus Holz, z. B. Gewehrschäfte auseinanderklaffen. Nach diesen Ausführungen ist es verständlich, daß gemäß den Berichten der Zollverwaltung die Hauptausfuhr aus Bagamoyo in den Monaten Juli, August, September, und zwar vornehmlich im August am stärksten ist. Die Karawanen beginnen im Innern ihre Reise Mitte Mai, wenn die Ernte eingebracht ist, daher Lebensmittel billiger und Kräfte für den Transport frei sind, und

---

*) Reichard, Deutsch-Ostafrika S. 40.

**) Stuhlmann, Mit Emin Pascha. S. 20. Anm. Aus Stanleys Expedition kamen in der Gegend des Urigisees an einem Tage 5 Leute vor Kälte um, als ein bitterkalter Wind mit durchdringendem Regen eintrat. (Stanley, Im dunkelsten Afrika. Leipzig 1890 Bd. III S. 374).

***) Die Jahresextreme betragen im Mittel in Sansibar 32° u. 22°. Im Innern sind weit größere Schwankungen zu verzeichnen, da hier Regenzeit und Trockenzeit, ferner Tag und Nacht hinsichtlich der Temperaturverhältnisse schärfer getrennt sind. Am Kilma-Ndjaro sinkt die Temperatur Nachts bis auf 14°, noch schlimmer ist es in den Ebenen im Osten des Tompanika, in denen die Temperaturen im Mittel Tags 32° und Nachts 7° betragen. (Dove, Studien S. 324). Die Küste ist der Gesundheit des Europäers deswegen gefährlich, weil die Gleichmäßigkeit der Temperatur bei Tag und Nacht erschlaffend wirkt, außerdem die Feuchtigkeit der Luft Fieber begünstigt (cf. Fischer, „Mehr Licht“).

treffen mit den im Laufe des Jahres gesammelten Produkten an der Küste in den Monaten Juli bis November ein.*)

Eine zweite, wenn auch geringere Verkehrszeit sind die Monate Januar und Februar. Bei den südlichen Häfen Mikindani, Lindi und Kilwa ist der Monat Juni von besonderer Bedeutung, weil hier die Ausfuhr von Kopal und Kautschuk eine wichtige Rolle spielt. Die Zeit regsten Karawanenverkehrs trifft nach dem, was oben über Monsune gesagt ist, mit der Zeit regsten Schiffsverkehrs zusammen.**) Der Import durch Dhaus ist am stärksten zur Zeit des Südostmonsuns im Februar und März. Wenn dann in der Trockenzeit die Karawanen an der Küste eintreffen, nehmen die Dhaus Rückladung und kehren mit Südwest in ihre Heimat zurück.

Der Import von der Küste nach Innerafrika beginnt nach den beiden Regenzeiten im Juni und November.***)

Wege.

Wege, nach Art der unseren, die für den Verkehr von größerer Wichtigkeit sind, giebt es in diesem Gebiete nicht. Die Straßen, die von den einzelnen Stationen aus auf ganz kurze Strecken gebaut sind, um müßige Hände zu beschäftigen, oder aus militärischen Rücksichten, kommen garnicht in Betracht. Aus der Art der Transportmittel ergiebt sich ja auch ganz folgerichtig die Art der Handelsstraßen. Wenn ein Trupp, sei es von Menschen oder Tieren, sich einen Weg bahnen muß, so lehrt der natürliche Instinkt, daß es am vorteilhaftesten ist, wenn die einzelnen Glieder der Trupps nicht neben, sondern hinter einander schreiten, wodurch die Fußpfade der Menschen und Tiere entstehen. Die Träger marschieren denn auch einer hinter dem andern. Die Karawanenstraßen sind daher nur durch das Fehlen einer schmalen Grasnarbe kenntlich, nicht selten aber auch unwegsam durch die im vormals weichen Boden eingedrückten Fußtapfen von Elefanten und Nashörnern, den alleinigen Wegebereitern und Wegebessern der Wildnis

*) Toeppen, Ausland 1887 S. 656. Kol.-Bl. 1892 S. 579. Arthur Rakoszky, Kol.-Zeit. 1887 S. 624.

**) cf. Berichte der Zollverwaltung von Ostafrika. Kol.-Bl. 1891/93.

***) Reichard, Deutsch-Ostafrika S. 316. Petermann 1859 S. 381. Livingstone, Letzte Reise S. 226.

auf buschigem und waldigem Boden. Nur selten wird ein Weg durch das Dickicht gehauen, höchstens durch Brände von hinderndem Gras und Dickicht freigemacht, gewöhnlich aber werden die Schwierigkeiten, die sich einem Vorschreiten in gerader Linie entgegenstellen, umgangen.*) Daher sind die Karawanenstraßen nach Art unserer Waldpfade sehr gewunden. Um Abweichen vom Pfade zu vermeiden, wird vom Führer über Querpfade mit dem Stabe ein Strich gezogen oder ein Zweig gelegt. Dieses ist notwendig, da sich große Karawanen manchmal meilenweit auseinander ziehen, weil die einzelnen Trupps in weiten Abständen von einander marschieren.**)

Jede Straße hat ihre bestimmten Lagerplätze, die jede Karawane benutzt, weil sie gewisse Erfordernisse für ein Nachtquartier erfüllen, z. B. in der Nähe das notwendige Wasser oder Brennmaterial haben und Lebensmittel in genügender Menge zu finden sind. Da die Karawane natürlich nicht für die ganze Reise Proviant mitführen kann, so erhalten solche Lagerplätze eine besondere Bedeutung, an denen man sich für einen längeren Marsch durch ödes Gebiet vorbereiten muß, ferner Lagerplätze an Furten. Letztere sind deswegen von Bedeutung, weil es im Innern Brücken nicht giebt, und das Übersetzen entsprechend dem augenblicklichen Stande des Wassers tagelang, nach heftigen Regen wochenlang dauern kann, da gewartet werden muß, bis der Fluß wieder seinen normalen Wasserstand hat, um durchschritten oder mittels Einbäume passiert werden zu können. Die Bezeichnungen der Lagerplätze richten sich, falls sie nicht an bewohnten Ortschaften liegen, nach den ihnen anhaftenden Eigentümlichkeiten. Namen, wie „An den Sykomoren“, „An der Stelle, wo sich Flußpferde aufhalten“, „An den Wasserlöchern“ 2c. wiederholen sich,***) „am Boababsbaum“.

---

*) Decken, Reisen Bd. II S. 12.

**) Um sich zu veranschaulichen, welche Ausdehnung große Karawanen haben können, denke man sich ein Regiment Soldaten im sog.: „Gänsemarsch“ marschierend und zwar immer mit größeren Zwischenräumen zwischen den einzelnen Zügen.

***) Fischer, Massai-Land S. 66.

Die ostafrikanischen Transportmittel der Zukunft.

Man hat zwei Gründe angeführt, um die primitive Art des Warentransportes in Ostafrika, durch Träger, zu erklären, erstens den Mangel an Wegen, dann die Tsetseplage. Die Tsetsegefahr hat man auf Grund neuerer, eingehender Untersuchungen in das Bereich der Fabel weisen müssen. Die glossina morsitans kommt nur in wenigen, besonders sumpfigen Gegenden unseres Gebietes vor und dann ist sie nicht gefährlich durch ihren Stich, sondern durch Übertragung von Krankheitsstoffen. Im großen und ganzen legt man ihrem Vorkommen jetzt nur noch wenig Bedeutung bei, wofür auch schon der Umstand spricht, daß überall in Deutsch-Ostafrika Viehzucht getrieben wird.*)

Auch die Behauptung, daß die Wege den Verkehr zurück gehalten haben, ist unzutreffend.**) Die Straßen Ostafrikas sind die Folge, nicht die Ursache des Trägersystems. Man muß sich vergegenwärtigen, daß dieser Karawanenverkehr aus dem Sklavenhandel hervorgegangen ist.

Als Elfenbein ein gesuchter Artikel wurde, wurde Sklaven- und Elfenbeinhandel verbunden, später jener dem letzteren untergeordnet, und zwar zu doppeltem Gewinn. Denn die Sklaven bedurften selbst keines Transpormittels, boten aber ein sehr geeignetes für das Elfenbein in ihrer eigenen Person. Es waren und sind daher Sklaven ein äußerst billiges Transportmittel, das einen doppelten Wert hatte, als gesuchte Ware und als Transportmittel zugleich. Man hatte demnach keine Ursache, eine andere Art des

---

*) Die Esel in der Expedition Livingstones gingen am Südende des Tanganika zu Grunde (Nov. 1872) wie man behauptete, durch den Stich der Tsetse. Indessen erklärt schon Livingstone, daß er dafür keinen Beweis erbringen könne, sondern daß wohl mehr die schlechte Behandlung, die die Träger den Eseln zukommen ließen, und die außerordentlichen Strapazen ihren Tod herbeiführten, als die Tseisefliege.

**) G. Richelmann, Die Nutzbarmachung Deutsch-Ostafrikas. Magdeburg 1894 S. 66.

Transportes, z. B. durch Lasttiere, einzuführen, die nicht billiger waren, jedoch weit schwerer zu lenken und zusammenzuhalten, und außerdem nach Erledigung des Handelszuges eine schwer verkäufliche Ware. Ferner muß man bedenken, daß die Quantitäten des Elfenbeins nicht so groß waren und sind, um aus diesem Grund allein, andere Transportmittel als dringendes Bedürfnis erscheinen zu lassen. Zudem waren die Karawanen genötigt, durch eine möglichst große Kopfzahl von Menschen, feindlichen Stämmen Furcht einzuflößen. So sprach denn die Unsicherheit des Verkehrs auch für Beibehaltung des Trägersystems.

Das Trägersystem war also dem Handel, wie er durch Araber betrieben wurde, vollkommen angemessen. Wenn er besserer Transprotmittel bedurft hätte, wären auch die Wege andere geworden. Erst nach Übergang der Sansibarküste in deutsche Verwaltung und entsprechend den damit zusammenhängenden Bestrebungen auf Hebung der Urproduktion und deren Verwertung wurde man bedacht, die Verkehrsverhältnisse zweckentsprechend und zum Nutzen europäischer Unternehmer umzugestalten. Denn für letztere ist bei den jetzigen Transportverhältnissen eine Handelskonkurrenz mit den einheimischen Kaufleuten unmöglich. Durch Unterdrückung des Sklavenhandels ist das jetzt einzige Transportmittel, der Mensch, teuer geworden, sowohl für den Sklavenbesitzer, noch mehr aber für den Europäer, der freie Träger anwerben oder für hohen Preis Sklaven mieten muß. Die Transportkosten stellen sich dem Europäer für 1 Last = 65 Pfund, auf 4,80 Mark bei 100 km Wegs, sie stehen demnach zu hoch gegenüber dem Wert der meisten Handelsartikel. Der Träger erhält durchschnittlich vom Europäer einen Lohn (Msahara) von 0,50 Mark pro Tag, (vom Araber etwa die Hälfte.) Dazu kommen Zehrgelder (Poscho), die pro Kopf für die Woche c. 1 Doti Zeug betragen, außerdem außerhalb des deutschen Machtbereichs der Tribut, der die Hälfte der mitgebrachten Waren verschlingt und die Unkosten für Ausrüstung der Karawane.*)

*) Fischer, Mehr Licht 2c. S. 37. Stuhlmann in „Mitteil. der geogr. Ges. in Hamburg" 1889 S. 143. Rakoszki berechnet die Transportkosten für die Strecke Sansibar-Tabora mit 30 Cents pro Pfund Elfenbein und

Der Einheimische kann den Transport natürlich ganz erheblich billiger stellen, indem er seine eigene Kraft und die seiner Sklaven verwertet. Dadurch hat er ein natürliches Monopol den europäischen Kaufleuten gegenüber. Um dies zu brechen und auch die Produkte des Binnenlandes ausgiebiger nutzbar zu machen, muß vor allem ein Ersatz für jenes primitive Transportmittel geschaffen werden, indem man allmälich zu höheren Verkehrsmitteln übergeht. Ausschlaggebend wird vor allem die Produktionsfähigkeit der einzelnen Landstriche sein bei der Frage, welches Verkehrsmittel zweckentsprechend ist. Es giebt große Gebiete in unserer Kolonie, die auch durch die besten Verkehrsmittel keinen Verkehr erhalten werden, für die stets die menschliche oder tierische Kraft genügen wird. So werden in nicht absehbarer Zeit noch die verschiedensten Kategorien von Transportmitteln auch im Transitverkehr zusammenwirken müssen, wie das ja im Lokalverkehr auch bei uns geschieht.

Im Interesse der Billigkeit der Transportmittel muß man vor allem die natürlichen Hilfsquellen des Landes dem Verkehrswesen dienstbar zu machen suchen. Inwieweit nun die hydrographischen Verhältnisse hier in Betracht kommen könnten, hat man bisher völlig unterlassen, zu untersuchen. Es ist noch nichts geschehen, um festzustellen, ob die Schwierigkeiten, die die ostafrikanischen Flüsse ja der Schiffahrt zu bereiten scheinen, so bedeutend sind, daß man auf Binnenschiffahrt ganz wird verzichten müssen. Das Binnenplateau steht hierbei allerdings ganz außer Frage. Dagegen berechtigen 3 Flüsse, Pangani, Rufiyi und Rovuma zu großen Hoffnungen. Der Pangani durchströmt das Gebiet, das jetzt der Ziel- und Angelpunkt der Kolonisationsbestrebungen ist,

---

hält daher den Handel für Europäer nicht lohnend. (Kol.-Zeit. 1887 S. 624). Schmidt (Meine Reise in Usaramo und den deutschen Schutzgebieten Central-Ostafrikas. Berlin 1886) berechnet (S. 6) die Transportkosten für 1 Pfund bei einer Trägerlast von 65 Pfund auf c. 30 Pfennige monatlich. Nach Stuhlmann (Mit Emin Pascha 2c. S. 63) kostet das gora Satini (7—10 englische Pfund schwer) an der Küste etwa 2¹/₈ Dollar, in Tabora 5—6 Dollar. Nach Kol.-Blatt 1874 S. 485 kostet 1 Zeuglast für die Route Tanga-Moschi (380 km, Reisedauer hin und zurück 36 Tage) 18,20 Mark, d. i. für 1 Last auf 100 km Wegs c. 4,80 Mark.

der Rufiyi wird ein Land erschließen, das an Ausdehnung und Wert einst jenes Plantagengebiet übertreffen wird.*)

Im Westen der Kolonie könnten die hydrographischen Verhältnisse an sich dem Verkehr, vor allem dem Transitverkehr, förderlich sein, indem er die mächtigen Wasserbecken benutzte. Aber hier steht der ausgiebigen Verwendung von Dampfern der Mangel an geeignetem Brennmaterial entgegen. Hier wird sich also der Verkehr, falls er die Benutzung von Segelfahrzeugen verschmäht, nach wie vor menschlicher oder tierischer Kräfte zur Fortbewegung der Waren auf dem Landwege bedienen müssen. Dieselbe Ursache, zudem noch der in vielen Teilen unseres Gebietes herrschende Wassermangel wird in den inneren Teilen der Kolonie der Anlegung von Eisenbahnen große Schranken setzen. Ob es möglich sein wird, Tabora mit der Küste durch eine Eisenbahn zu verbinden, ist fraglich, vorausgesetzt noch, daß überhaupt eine solche Zentralbahn außer etwa aus militärischen Gründen, einem Bedürfnis entspräche. Viel günstiger liegen die Verhältnisse in den beiden der Erschließung durch Eisenbahnen werten Gebieten, nämlich Kilima-Ndjaro-Viktoria-Nyanza und Rufiyi-Nyassa. Im großen und ganzen aber liegt die Einführung mechanischer Transportmittel noch im weiten Felde entsprechend den physischen Landesverhältnissen. Man wird also die menschliche Kraft durch die tierische Kraft zu ersetzen suchen müssen: die Einführung derselben ist unter dem Gesichtspunkt der Wegeverhältnisse zu betrachten.

Kunstwege, die für den allgemeinen Verkehr von Wert sind, giebt es nicht. Von den einzelnen Stationen aus sind allerdings Kunststraßen von geringer Länge erbaut, die indessen nur die lokale Bedeutung haben, müßige Hände beschäftigt zu haben. Man wird also, bevor nicht größere Landstraßen geschaffen sind, auf denen Wagen verkehren könnten, zu Lasttieren Zuflucht nehmen

---

*) Capt. Malcolm, Der ostafrikanische Fluß Wami. Zeitschr. d. Ges. f. Erdkunde, Berlin VIII 1873 S. 217: „Der Rufiyi verspricht, der ostafrikanische Rhein zu werden." Ferner die Anregung des Dr. Leut: Zur Schiffbarmachung des Pangani. Kol.-Bl. 1894 S. 497. Mitt. a. d. deutschen Schutzgeb. 1896 S. 74 (Frh. v. Scheele, Uhehe) und S. 75 (v. Elpons, Uhehe).

müssen, da diese auch die Pfade der Menschen betreten könnten. An erster Stelle würden daher als Lasttiere Esel in Frage kommen, zumal solche in den Massailändern in vorzüglicher Qualität gezogen werden. Auch jetzt bedienen sich schon die Karawanen nach den Massailändern von Jahr zu Jahr mehr der Esel zum Transport.*) Dann sind Maskatesel als Reittiere stets von den Arabern auf der Tabora-Route verwendet worden. Die Offiziere der Schutztruppe bedienen sich der Pferde zu Reitzwecken.**) Weiter verdienen Ochsen als Lasttiere ernste Berücksichtigung. Das Material ist in Fülle im Lande vorhanden und wird z. B. von den Massai auch ausgiebig zu Transportzwecken verwandt. Dann hat man den Vorschlag gemacht, Lasttiere zu importieren und zwar Kameele und indische Elephanten.***) Gegen die Einführung von Kameelen spricht der Mangel an geeigneten Futterkräutern, sowie das für diese Tiere ungeeignete Klima. Der Import von Elephanten dürfte zu kostspielig sein. Beide Absichten hat man als unfruchtbar aufgegeben.

Als Vorteile der Verwendung von Esel und Ochsen zum Transport fallen dagegen ins Gewicht: Billigkeit, die Ausbildungsfähigkeit der Tiere zum Karawanendienst und vor allem der Umstand, daß bei Einführung dieses Transportmittels die Viehzucht in unserer Kolonie einen mächtigen Aufschwung nehmen dürfte.†)

---

*) Fischer, Massailand S. 6, idem, Mehr Licht ꝛc. S. 115.

**) Reichard, Deutsch-Ostafrika S. 172. Stuhlmann, Mit Emin Pascha, S. 8.

***) H. Jäger, Die Verwendbarkeit des afrikanischen Elephanten. Magdeburg 1891 (Handelt auch von anderen in Centralafrika üblichen Beförderungsarten.) Dr. Lent, Über Verkehrsmittel in Ostafrika. Kol.-Blatt 1894 S. 549. Ferner Kol.-Ztg. 1895 S. 139 (P. Straudinger) und Jahresbericht der deutsch. Kol.-Ges. 1895 S. 47.

†) Premierlieutenant v. Heydebreck bezeichnete in einem Vortrag über den Untergang der Expedition Zelewski (Köln. Ztg. 1896 Nr. 177) den Versuch, Esel als Lasttiere zu benutzen für mißlungen, indem diese Tiere, welche die Geschützteile trugen, die Kolonne verlängerten und den Marsch erschwerten, sodann als es zu dem Überfall kam, durch das Feuer geängstigt, entflohen. Das ist aber noch kein Beweis gegen die Verwendbarkeit der Esel im Handelsverkehr.

Nach dem Muster südafrikanischer Verkehrsmittel hat man den Ochsenkarren in Vorschlag gebracht.*) Gegen dieses Transportmittel spricht aber, daß die Hauptvegetationsform unseres Gebietes, die Buschsteppe, der Verwendung der Karren größere Hindernisse in den Weg legen würde, als es in Südafrika geschieht. Dann scheint auch das Viehmaterial unserer Kolonie zu Zugzwecken wenig geeignet und die Kosten des Ochsenwagentransports würden sich mindestens ebenso hoch stellen, wie die des Trägertransports. Indessen fehlt es auch hier bislang an praktischen Erfahrungen.**)

Man wird also bei dem Versuch, das Trägersystem durch ein billigeres Transportmittel zu ersetzen, vor allem das Augenmerk auf zweierlei richten müssen: Möglichst ausgiebige Verwendung von Lasttieren (Esel, Ochsen) und Ausnützung der Wasserstraßen (vornehmlich des Pangani, Rufiyi, Rovuma).

Die Entwicklung des Karawanenverkehrs und seine Rückwirkung auf Bevölkerung und Kultur in Deutsch-Ostafrika.

Die Gestaltung der Küstenlinie von Ostafrika in der Richtung Nord-Ost nach Süd-West und die in gleicher Richtung vorherrschend wehenden Seewinde — die Monsune — wiesen die Bewohner Arabiens und Vorindiens direkt auf Besiedlung des Gebietes hin, das jetzt deutsche Kolonie ist. So haben sich denn auch schon

---

*) cf. Die amtliche Denkschrift 1894/95 S. 84, ferner Graf Pfeil, Der Ochsenwagen in Ostafrika. Deutsche Kol.-Ztg. 1895 Nr. 46. Jahresbericht der deutsch. Kol.-Ges. 1895 S. 46.

**) Von Saadani aus wurde 1877 von Cambier und Marno ein Versuch gemacht, mittels Ochsenkarren nach Tabora zu gelangen. Der Versuch mußte scheitern, da er in der Regenzeit unternommen wurde, als Überschwemmungen und dadurch entstehende Sümpfe selbst Trägern das Fortkommen ungemein erschweren mußten. Coode Hore, Master Marno, London 1892. Unter anderem Schilderung des Versuchs mit Ochsenkarren, den Cambier und Marno 1877 anstellten. Mitt. der afrikan. Ges. in Deutschland, 1878 S. 27.

frühzeitig arabische Auswanderer an der Sansibarküste niedergelassen, vornehmlich zu Zwecken der Landwirtschaft. — Bald erstanden hier Städte und blühende Reiche, die eingeborenen Anwohner des Meeres wurden bald mit der fremden arabischen Kultur durchsetzt. Die Glanzzeit dieser Kolonisation fällt um das Jahr 1500. Mit Staunen sahen damals die Portugiesen, die gelegentlich der Umseglung des Cap der guten Hoffnung als erste Europäer diese Küste anliefen, die Pracht der Paläste, den Reichtum der Araber, sie machten sich darum zu Herren der Suahelküste und zogen reichen Gewinn aus dieser Kolonie. Indessen konnten sie sich nicht dauernd in ihrem Besitze halten. Die Küstenstädte machten sich frei von ihrem Druck und seitdem ist Ostafrika mit Ausnahme der Moçambiqueküste unberührt von europäischer Herrschaft geblieben bis in die neueste Zeit. Der Iman von Maskat trat nominell die Erbschaft der Portugiesen an, thatsächlich waren die Städte dieser Küste kleine Republiken, eine Hansa des Südens. Ihre Blüte fiel Kämpfen untereinander und gegen die Seeräuber zum Opfer. Im Anfange dieses Jahrhunderts war der Export schon so unbedeutend, daß ein Schiff nur mit Mühe Ladung zusammenbringen konnte.*) Da richtete sich seit dem zweiten Drittel dieses Jahrhunderts wiederum das Interesse Europas nach diesen Gegenden und zwar wegen des Sklavenhandels, des Elfenbeinreichtums und später der geographischen Probleme, die die Ostseite Afrikas zum Zielpunkt der Bestrebungen der Politik, des Handels und der Wissenschaft machten. Die Folge war der erneute Aufschwung des Handels der Sansibarküste und die Erschließung des Innern von Afrika für Handel und Verkehr, sowohl wie für die Wissenschaft. —**)

*) Pet. Mitt. 1861 S. 249.

**) Man kann demnach in der Geschichte dieser Gegenden vier Perioden unterscheiden:

1. 987 – 1498 die alte arabische und persische.

2. 1498—1698 die portugiesische.

3. 1698—1822 die zweite arabische Periode.

4. Von 1822 die Zeit zunehmenden europäischen Einflusses (Verbote des Sklavenhandels) der mit der Okkupation des Sansibargebietes durch Deutschland und England gesetzlich maßgebend wird. cf. für 1. u. 2. Kol.-Bl. 1892 S. 642 ff., Schmidt, Sansibar. Leipzig 1888 S. 25 ff.

Der Einfluß des Arabertums dürfte sich bis in die neueste Zeit nicht über die Randgebirge hinaus erstreckt haben, wenn auch einzelne Anregungen weiter gewandert sein mochten. Die Araber waren den Eingeborenen an Zahl bedeutend unterlegen und damals auch noch nicht im Stande, durch eine Überlegenheit der Waffen ihre numerische Schwäche auszugleichen. Zudem hatten sie keinen Anlaß zu gewagtem Eindringen in das Innere des Kontinents. Ihre geringen Bedürfnisse an Sklaven und Elfenbein konnten sie noch vor c. 80 Jahren aus den Küstengebieten decken.

Die Eingeborenen brachten diese Handelsartikel selbst zu ihnen. Die Sperrung der Westküste Afrikas für den Sklavenhandel, die in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts durch die Holländer erfolgte, verlegte den Schwerpunkt desselben nach der Ostküste Afrikas, indessen mehr nach der Moçambiqueküste, das Sansibargebiet wurde weniger davon berührt. Weit wichtiger war für die Hebung des Handels in dem jetzigen Deutsch-Ostafrika die Einführung der Nelkenkultur im Anfang dieses Jahrhunderts.*) Die Südaraber von Oman, von Haus aus Ackerbauer, bemächtigten sich mit Eifer dieses neuen Zweiges der Landwirtschaft. Man benötigte dazu großer Arbeitskräfte. Dieser Aufschwung der Landwirtschaft hatte den Anschluß Äquatorialostafrikas an den Weltverkehr zur Folge.

Wahrscheinlich hat seit Jahrhunderten in dem jetzigen Deutsch-Ostafrika sowohl, wie in Innerafrika ein lebhafter Zwischenhandel von Stamm zu Stamm bestanden. Besonders rege waren bei ihrem stark ausgeprägten Unternehmungs- und Handelsgeist die Waniamwesi. Unter der Herrschaft Swetu I. von Unjanjembe vor c. 100 Jahren treffen sie auf ihren Handelszügen nach Osten mit Küstenhändlern zusammen, sie folgen diesen zur Küste, und geben dann zurückgekehrt den Anstoß zur Eröffnung des Karawanenverkehrs mit dem Innern. Vor allem hatten sie die Küstenstriche mit dem nötigen Sklavenmaterial versorgt. Als sie aber bei der Ausdehnung der Nelkenkultur der Nachfrage allein nicht mehr ge-

*) Z. f. allgemeine Erdkunde 1860 Bd. 6 S. 421 ff. 1818 von Mauritius eingeführt. Sommers Taschenbuch Prag 1845 S. 110.

nügen konnten, nahmen sie arabische Händler und Suaheli, die an der Quelle selbst die so begehrte und gewinnbringende Ware suchen wollten, mit in ihr Land. So kamen die Araber etwa in den zwanziger Jahren dieses Jahrhunderts nach Unjanjembe, wo ihnen die Waniamwesi Plätze einräumten.*) Der erste erfolgreiche Schritt in der Entwicklung des Handels der Sansibarküste war gethan.

Soziale Verhältnisse kamen sehr bald hinzu, um dem Karawanenhandel auf Kosten der Landwirtschaft einen mächtigen Aufschwung zu geben. Die vorhin erwähnte Nelkenkultur war zwar eine Zeitlang sehr gewinnbringend gewesen und hatte Wohlstand und Luxus unter den Arabern verbreitet, bald aber sank infolge von Überproduktion die Nelke erheblich im Preise. Ihr Anbau wurde um so unrentabler, als die europäischen Bestrebungen auf Verbot des Sklavenhandels, die im Jahre 1822, also fast gleichzeitig mit der Blütezeit der Nelkenkultur, den ersten Erfolg errungen hatten, die Zufuhr des nötigen Arbeitermaterials wesentlich beschränkten. Die Folge war ein erhebliches Steigen des Sklavenpreises. Die soziale Notlage, in die die Plantagenbesitzer dadurch gerieten, zwang sie, sich nach einem anderen rentablen Erwerb umzusehen, durch den sie sich von ihrer Schuldenlast zu befreien hofften. Sie fanden Ersatz in dem Elfenbeinhandel.

In früheren Jahrhunderten fand Elfenbein als Handelsartikel im Wesentlichen nur in China und Indien Absatz. In Europa wurde es erst begehrter, als die weite Verbreitung des Billards und Klaviers große Mengen von Elfenbein zur Anfertigung von Billardkugeln und Klaviaturen erheischte.**) Der Elfenbeinhandel wurde dadurch sehr lohnend. Er konzentrierte sich immer mehr in Sansibar, da Ostafrika das meiste und beste Elfenbein zu liefern im Stande war. So nahm um die Mitte dieses Jahrhunderts der Handel von Sansibar und der Suaheliküste einen verhältnismäßig großen Aufschwung und wurde immer wichtiger, jemehr das Hinterland an Ausdehnung und Wert gewann.

---

*) Baumann, Durch Massailand zur Nilquelle. Berlin 1894 S. 234.

**) Reichard, Deutsch-Ostafrika. Leipzig 1892 S. 90 ff.

Da in dem jetzigen Deutsch-Ostafrika Elfenbein in den erwünschten Quantitäten sehr bald nicht mehr zu haben war, so war an sich eine Expansion des Handels über das Oceangebiet hinaus sehr bald geboten. Gefördert wurde sie durch das eigentümliche System der Karawanenunternehmungen. Die Araber waren und sind im Grunde nur die Agenten der Inder, die sich mit der Mitte des Jahrhunderts in stetig wachsender Zahl an der Ostküste niederlassen und durch ihr Kapital sehr bald den Handel beherrschen. Sie bieten jenen die Mittel zur Ausrüstung der Karawanen, allerdings zu so außerordentlich hohen Zinsen, daß der Gewinn der Handelsunternehmungen in den meisten Fällen von den Zinsen des Anlagekapitals verschlungen wird. Sehr oft mißglücken indessen die Unternehmungen ganz und gar, sodaß der Araber nicht im Stande ist, seinen Schuldverpflichtungen nachzukommen. Jahrzehnte lang bleibt er dann im Innern, um der Schuldhaft in Sansibar zu entgehen und versucht in dieser Zeit durch verzweifelte Exkursionen in den Besitz von Elfenbein zu kommen. Diese Methode hat zur Verwüstung so manchen blühenden Landes geführt, aber sie hat das Handelsgebiet der Araber und damit das der Sansibarküste in kurzer Zeit auf Innerafrika ausgedehnt.

Wie nun in der ersten Hälfte des Jahrhunderts die Humanität, so wird mit der zweiten Hälfte die Wissenschaft ein wesentlicher Faktor zur Ausdehnung des Sansibarhandels nach dem Innern. Die Expeditionen europäischer Forscher folgen*) zwar meistens alten Handelsstraßen, aber in vielen Fällen haben sie durch die Überlegenheit ihrer Waffen auch ganz neue Handelsgebiete, in die sich die eingeborenen Unternehmer nicht wagten, zu erschließen vermocht. Den Straßen, die sie eröffneten, sind dann später einheimische Handelskarawanen gefolgt.**) Einige Beispiele aus neuester Zeit seien dafür angeführt.

Die günstigen Berichte, die Wißmann nach seiner ersten Reise über die Gegenden in den südlichen Zuflüssen des Kongo gab, veranlaßten die Araber, in diese Gebiete vorzudringen —

---

*) cf. Reichard, Deutsch-Ostafrika S. 58.

**) Baumann, Durch Massailand. Berlin 1894 S. 186.

leider mit dem Erfolge, daß jene Landschaften nach wenigen Jahren verödet waren. Als eklatantestes Beispiel sei auf die Einführung des arabischen Karawanenfürsten Tippu Tip in das Kongobecken durch Stanley hingewiesen. In unglaublich kurzer Zeit verbreitete sich infolge dessen das Arabertum über die weiten Gebiete Zentralafrikas. Die Massaigebiete wurden erschlossen durch Dr. Fischer*), die Telekische Expedition und Dr. Peters, die Plateauländer Umbugwe und Irangi durch Baumann u. s. w. Wenn diese Expeditionen z. T. recht gewaltsam vorgingen und vor allem Stanley und Peters an Gewaltthätigkeit und Verheerungssucht kaum ihren so berüchtigten arabischen Nachfolgern nachstanden, so haben sie doch den Nutzen für die Zukunft gebracht, daß weite Gebiete des äquatorialen Afrika Fühlung mit der Küste erhielten. Die humanistischen und wissenschaftlichen Bestrebungen haben also einen wesentlichen, wenn auch unbeabsichtigten Einfluß auf die Expansion des Sansibarhandels ausgeübt. Dagegen hat sich der Handel moderner Kulturstaaten durch eigene Unternehmungen am Karawanenverkehr in Ostafrika nicht zu beteiligen vermocht. Zwar lassen sich schon frühzeitig abendländische Handelshäuser in Sansibar nieder,**) aber ihr Anteil an dem Handel dieser Länder beschränkt sich darauf durch Vermittlung indischer Zwischenhändler, Elfenbein, Kopal, Häute, Sesam ꝛc. zu kaufen. Von Bedeutung ist ihre Niederlassung in sofern, als durch sie der Anschluß des

---

*) Z. Z. Fischers beteiligten sich Araber wenig am Handel nach den Massailändern, da ihnen das Risiko zu groß erschien. Sie wählten den Umweg durch Uniamwesi, um nach dem Elfenbeinland Uganda zu gelangen. Der Handel nach den nördlichen Distrikten am Naiwascha und Baringosee lag in den Händen der Kaufleute aus Pangani, die in den 30er Jahren die ersten Vorstöße nach Norden machten. Mitt. d. geogr. Ges. in Wien 1889 S. 541. Die meisten Karawanen wurden indessen durch die Massai aufgerieben, sodaß sich in Folge der grassierenden „Massaifurcht" nur selten eine Handelsexpedition in deren Gebiet wagte. Den Bann brach Fischer auf seinen beiden Reisen durch das Massailand.

**) 1820 ließ sich das erste amerikanische Großhandelshaus in Sansibar nieder, dann 1841 die ostindische Kompagnie, 1850 die erste Hamburger Firma. Johnston, Der Kilima-Ndjaro. Leipzig 1886. Artikel „Sansibar". Ferner: Arthur Rakoszky in Kol.-Ztg. 1887 S. 624.

Sansibarhandels an den Weltverkehr ermöglicht und gefördert ist. Denn Sansibar erlangte so für den Welthandel die Bedeutung eines selbständigen Handelsplatzes, indem es infolge der direkten Beziehungen mit Europa, die jene Handelshäuser anbahnten, in mancher Hinsicht frei von der Handelsherrschaft Bombays wurde. So schlug es jede Konkurrenz in Ostafrika aus dem Felde. Bis in die Mitte dieses Jahrhunderts hatte es infolge der Rivalität mehrerer Küstenstädte, vornehmlich Mombas, schwere Kämpfe zu bestehen gehabt. Es ging aus ihnen siegreich hervor, ein Triumph, äußerlich gekennzeichnet durch die Wahl von Sansibar zur Residenzstadt des Iman von Maskat, zur Hauptstadt eines selbständigen Reiches (1840).

Einen großen Aufschwung nahm aber trotzdem der Sansibarhandel an sich nicht. Die Einfuhr blieb auf einer im Verhältnis zur Ausdehnung des Absatzgebietes nicht bedeutenden Höhe. Von den importierten Waaren wurden indessen Schießwaffen ein wesentlicher Faktor zur Erweiterung des Handelsgebietes. Denn allein im Vertrauen auf europäischer Bewaffnung konnten es die arabischen Karawanen wagen, in die Gebiete mächtiger Völker einzudringen. Hauptexportartikel blieb Elfenbein. Auch hier behaupteten die ein-einheimischen Kaufleute das Feld. Nachdem durch Eröffnung des Suezkanals Ostafrika Europa räumlich näher gebracht war, stieg zwar die Bedeutung des Sansibargebiets, auch beteiligten sich europäische Kaufleute lebhafter seit 1870 an Export und Import und machten zum Teil den Indern erfolgreiche Konkurrenz, aber es wurde ihnen doch nicht möglich, die Schranken zu durchbrechen, die einem selbständigen und unmittelbaren Handelsverkehr zwischen Europäern und den Eingeborenen gesetzt waren. Die neidische Konkurrenz der Araber und Inder hat derartige Versuche im Keime zu ersticken gewußt.*)

*) 1880 hatte der Franzose Sergère eine große Handelskarawane nach Tabora ausgerüstet und große Quantitäten von Elfenbein aufgekauft. Die Araber zwangen ihn indessen zur schleunigen Flucht unter Zurücklassung seines Eigentums. Seitdem sind noch mehrere Versuche gemacht, indessen ohne Erfolg. Nur das Speditionsgeschäft des Irländers Stokes, der als Schwiegersohn eines Waniamwesihäuptlings stets über Träger verfügte, hat

Die neueste Zeit hat dem Sansibargebiet in dem Wechsel der Herrschaft eine auch für den Handel bedeutsame Änderung gebracht. Jahrhunderte lang ist diese Küste von den Kolonialmächten übersehen, eine Thatsache, die seltsam erscheint bei dem sonst so eifrigen Streben nach Kolonialbesitz, das vor allem England kennzeichnet. Niemand hat Nachfolger der Portugiesen an der Sansibarküste werden wollen, sei es daß diese Lande minderwertig erschienen, — wenigstens blieben sie unbekannt — oder mag des Imans Herrschaft zu gefestigt erschienen sein. Allerdings liegt Sansibar von der Weltschiffahrt abgelegen, wenigstens vor Erbauung des Suezkanals. Aber auch nach Eröffnung dieser Straße dachte man lange Zeit nirgends daran, im Sansibargebiet festen Fuß zu fassen und mit Kolonisation zu beginnen, um die immerhin der Erschließung werten Hülfsquellen des Landes dem Weltverkehr in höherem Maße als bisher nutzbar zu machen. Die Initiative in dieser Hinsicht ergriff die deutschostafrikanische Gesellschaft, aus deren Hand die deutsche Regierung am 1. Januar 1891 die Herrschaft und Verwaltung der jetzigen deutschostafrikanischen Kolonie übernahm, dadurch ist das ganze Verkehrswesen in ein neues Stadium getreten. Eine methodische Regelung und Förderung des Handelsverkehrs im Interesse der ganzen Bevölkerung des Schutzgebietes, nicht nur einzelner Kreise, ist in Angriff genommen.

Der Karawanenverkehr ist durch Beruhigung bisher verkehrshindernder Völker und Anlegung von Militärstationen an wichtigen Punkten gesichert; an den Endpunkten der Karawanenstraßen an der Küste sind Karawanseraien seitens der deutschostafrikanischen Gesellschaft errichtet. Schon zeigt sich eine lebhaftere Reaktion gegen das System des Karawanenverkehrs in dem Bestreben, das Monopol der arabischen und indischen Zwischenhändler zu

---

sich zu halten gewußt und von Jahr zu Jahr an Ausdehnung zugenommen. 1895 ist er der Handelsfeindschaft der Belgier im Kongostaate zum Opfer gefallen. Reichard, Deutsch-Ostafrika S. 100 und 292; ferner über die Ermordung Giesekes und das Handelsunternehmen der Hamburger Firma Meyer. Kol.-Bl. 1890 S. 182.

brechen*) und die Auswüchse des Karawanenverkehrs zu beschneiden.**) Andererseits hat der auswärtige Verkehr wesentliche Förderung erfahren durch Betonnung der Ausfuhrhäfen, Verbindung der Hauptorte an der Küste durch oberirdische Telegraphenleitungen unter einander und durch Unterseekabel mit dem an das internationale Telegraphennetz angeschlossenen Sansibar, Einrichtung einer direkten Verbindung mit Europa durch die Deutsch-Ostafrika Dampferlinie mit Umgehung von Bombay, Anschluß an den Weltpostverein. Mit diesen Bemühungen um den auswärtigen Verkehr ist zugleich das Streben verbunden, die Exporthäfen der Küste von der Vermittlung der bisherigen Zentrale Sansibar frei zu machen. Die Folgen der staatlichen und zollpolitischen Trennung Sansibars von seinem Hinterlande, hat die britische Regierung durch Erklärung Sansibars zum Freihafen (1. Februar 1892) abzuwenden gewußt. Trotzdem wird von deutscher Seite die Hoffnung nicht aufgegeben, auf dem Festlande und zwar in Dares-Salaam eine neue Zentrale für den Karawanenverkehr zu schaffen.

Wie geschildert, haben also die europäischen Humanitätsbestrebungen im Sansibargebiet eine schwerwiegende Folge gehabt: das soziale Leben der maßgebenden und wichtigsten Bevölkerungsklasse erfuhr eine Wandlung, die für die arabischen Elemente und die ihnen nahestehenden Suaheli, in der Form, in der sie vor sich ging, einen Rückschritt in sozialer und ethischer Hinsicht bedeutet. Die soziale Notlage, verursacht durch Sklavenverbote, zwang, wie dargelegt, die Araber und Suaheli von ihrer bis dahin wichtigsten Erwerbsquelle,

*) Auch die deutsche Regierung ist neuerdings bestrebt, mit Umgehung der arabischen und indischen Zwischenhändler sich ihre Bedürfnisse zu beschaffen. Amtliche Denkschrift über die Entwicklung der deutschen Schutzgebiete im Jahre 1894/95 S. 80.

**) Um die Eingeborenen vor Übergriffen starker Karawanen zu schützen, bedürfen letztere seit dem 30. September 1892 eines Erlaubnisscheines der Regierung für ihren Durchzug und müssen durch Erlegung einer Summe baren Geldes Sicherheit für etwaige Schädigung der Interessen der durchzogenen deutschen Gebietsteile leisten.

dem Ackerbau, abzugehen und sich dem scheinbar hoffnungsreicheren Handel zuzuwenden. Die erhoffte Hebung ihres Wohlstandes ist indessen trotz des steigenden Verkehrs nicht eingetreten. Im Gegenteil, die große Masse der sich berufsmäßig dem Handel zuwendenden Bevölkerung ist durch ihn verarmt und in eine bedenkliche wirtschaftliche Lage geraten. Denn der Gewinn der Handelszüge fließt fast nur den indischen Kapitalisten zu. Die von diesen ausgebeuteten Karawanenleute selbst, Unternehmer und Träger, erwerben in den seltensten Fällen so viel, um selbständig zu werden. Denn der Gewinn jener wird durch die Wucherzinsen für das von Indern entliehene Kapital verschlungen, und den Träger bringen betrügerische Vorschüsse und sein eigener Leichtsinn sehr bald um den schwererworbenen Lohn, trotzdem dieser entsprechend der hohen Wertschätzung menschlicher Arbeit in Deutsch-Ostafrika für tropische Verhältnisse hoch ist.

Das Karawanenwesen hat also den Kapitalismus in Deutsch-Ostafrika zur Blüte gebracht. Die frühere wirtschaftliche Selbstständigkeit und vielleicht auch der Sinn für sie, ist diesen aktiven Karawanenklassen verloren gegangen. Diesem sozialen Schaden stehen ethische zur Seite. Denn das Karawanenleben bedeutet für die Bevölkerung, die ihm gewerbsmäßig huldigt, und es ist kein geringer Teil der Gesamtbevölkerung — gewissermaßen einen Rückfall zum Nomadentum und damit geht Hand in Hand eine Verrohung des Charakters, wie sie nur zu oft in den mörderischen Raubzügen gegen die Völker Innerafrikas zu Tage tritt. Selbst die Sklaven, die früher in der Landwirtschaft verwendet wurden, müssen die Wandlung mitmachen, indem sie zu Transportzwecken verwendet werden. Wie die ackerbautreibenden Völker Regen- und Trockenzeit unterscheiden, Zeiten der Gewinnung und Verzehrung ihrer Produkte, so zerfällt für diese Karawanenbevölkerung das Jahr in eine seßhafte und eine Wanderzeit. Der Sinn für eine ständige, gleichmäßige Arbeit, wie ihn der entwickeltere Ackerbau erheischt, ist ihr abhanden gekommen. Daher fällt es so ungemein schwer, ständige Arbeiter für den Plantagenbau der Kolonialgesellschaften zu erwerben. Der Sinn für Landbebauung muß erst wieder geweckt werden, umsomehr, da die Blütezeit des Durchzugs-

verkehrs für Deutsch-Ostafrika ihrem Ende zu nahen scheint und die Plantagenwirtschaft als Produktion für den Verkehr der Zukunft, den auswärtigen, es erforderlich machen wird, die bedeutenden bisher im Transithandel verschwendeten Arbeitskräfte für sie zu gewinnen.

Auf die Kultur der Völker des innern Deutsch-Ostafrika ist der Karawanenverkehr größtenteils von gutem Einfluß gewesen. Vor allem für die Waniamwesi bedeutet ihre rege Teilnahme am Handel einen sozialen Fortschritt. Denn sie betreiben ihn auf eigene Rechnung, als selbstständige Kaufleute in besonderen Karawanen oder stellen ihre physische Kraft fremden Unternehmungen zur Verfügung. Dadurch sind Kräfte, die ohne den Karawanenverkehr brach liegen würden, nutzbringend verwertet. So ist denn bei den Waniamwesi der Handel eine wichtige Lebensbedingung geworden. Der dritte Teil der männlichen Bevölkerung weiht sich in jedem Jahre dem Karawanendienst als Träger oder selbstständige Händler. Diese Produktion von Transportkräften ist daher ein nicht zu unterschätzender Faktor in dem Güteraustausch von Uniamwesi. Für die Bewohner dieses Landes ist der Trägerberuf die beliebteste Art der Beschäftigung und des Erwerbes.*)

Auch auf andere Stämme des innern Ostafrikas hat der Karawanenverkehr vorteilhaft gewirkt. Vor allem sind abgeschlossene Völkerschaften zu regerem Leben geweckt. Naturvölker produzieren im allgemeinen nur soviel, als sie für ihren Lebensunterhalt brauchen. An Ausfuhr oder Aufspeicherung und Ersparnis materieller Güter denken sie erst nach Berührung mit gesitteten

*) Wie sehr dieses Transportsystem diesem Volke in Fleisch und Blut übergegangen ist, zeigen einige Thatsachen, die Reichard (die Waniamwesi Zeitschr. d. Ges. für Erdkunde. Berlin 1889 S. 258/59) mitteilt. Nach ihm vertauschen die Waniamwesi oft ihre Namen mit solchen auf das Trägerleben bezüglichen, z. B. Mtombo nsiles, der sich mit dem Weg vermählende, d. h. einer, der immer auf Reisen ist. Ferner berichtet derselbe Reisende, das einzige Kinderspiel, daß er bei den Waniamwesi gesehen hätte, wäre eine Nachahmung des Karawanenlebens gewesen. Die Knaben hätten aus Gras und Stöcken kleine Lasten hergestellt und dann „Karawane“ (lugendo d. h. Schritte) gespielt.

Völkern.*) Der Karawanenverkehr hat die Völker Deutsch-Ostafrikas mit neuen Bedürfnissen bekannt gemacht. Um sie zu befriedigen, sammeln sie ihre Lebensmittel, die sie früher entsprechend der großen Konsumtionskraft der Naturvölker verschwendet haben, und tauschen sie gegen die Waren der Karawanen ein: sie haben den Wert ihrer Produkte nach höheren Gesichtspunkten ermessen gelernt. Dieser Einfluß, der den Verkehr im allgemeinen auf alle Naturvölker langsam ausübt, mußte in Deutsch-Ostafrika schneller und nachhaltiger zur Geltung kommen, als anderswo, da hier der Verkehr thatsächlich schrittweise vor sich geht, die Beziehungen zwischen den Trägern der Kultur, den Karawanen, und den Eingeborenen daher enger und nachdrücklicher werden müssen. Einzelne Beispiele mögen hier folgen. Die Begründung Taboras als Stapelplatz arabischen Handels, gab umwohnenden Völkern Veranlassung, diesen Ort als Hauptmarkt zu benutzen. Die Interessensphäre dieses Ortes wuchs mit ungeheurer Schnelligkeit. In den Wasukuma z. B. weckte der ständige Verkehr mit Tabora einen regen Handelsgeist. Bald begannen sie selbständigen Handel. Etwa seit 20 Jahren unternehmen sie selbständige Züge nach der Küste mit Vieh und Elfenbein, das sie vorher durch kleinere Expeditionen zusammengebracht haben. Sie haben bereits im Handel nach Osten, Umbugwe, Massailand, Ugogo, ihren Bruderstamm, die Waniamwesi, in der Konkurrenz geschlagen.**) Die Anregung, die dieses Volk durch den Karawanenverkehr erhalten hat, ist eine sehr fruchtbare gewesen. Mehr und mehr tritt es in den Vordergrund, seine Kultur ist in stetem Steigen begriffen. „Die Wasukuma haben entschieden Neigung zum Fortschritt. Sie lieben europäische Produkte, besonders Stoffe, sind anstellige Arbeiter und teils auch recht brauchbare Soldaten".***) Ähnlich steht es mit anderen Völkern Deutsch-Ostafrikas, die in enge Berührung mit dem Verkehrsleben gekommen sind. Der Usiguhamann hat einen stark entwickelten Geschäftssinn. Mit ein wenig Baumwollenzeug kauft er Tabak, Ziegen, Hühner, manchmal auch Rinder oder

*) Paulitschke, Ethnographie Nordostafrikas. Berlin 1893 S. 283.
**) Baumann, Durch Massailand S. 235.
***) Stuhlmann, Mit Emin Pascha S. 746.

Häute ein und verkauft diese Sachen mit Vorteil an der Küste.*) Bei den verkehrshindernden Völkern z. B. Massai und Mafiti sind die Bedürfnisse nach den Waren der Fremden noch nicht geweckt, daher treten sie den Karawanen feindselig gegenüber. Auch sie werden der Zivilisation näher treten, wenn ihnen erst einmal irgend eine importierte Ware ein unabweisbares Bedürfnis geworden ist.

Der Einfluß des Karawanenverkehrs auf den Kulturstand ist daher nicht zu unterschätzen, auch in ethnographischer Hinsicht ist er überall kenntlich. „Ähnlich**) wie die Eisenbahnen in Europa, so wirken die großen, alten Karawanenstraßen in Ostafrika unglaublich nivellierend. Ein und derselbe Typus von Leuten zieht sich längs derselben bis ins Herz des Kontinents, während wenige Meilen abseits, oft schon in der Nähe der Küste das unverfälschte Afrikanertum blüht". Die Waniamwesi unterscheiden sich in ihrer Tracht fast garnicht von der Küstenbevölkerung.***) Baumann sah in Umbugwe im März 1892, bis zudem dies Land ganz gegen den Verkehr abgeschlossen war, dort ausschließlich Lederkleidung. Baumwollenzeug verbreitete sich nach Eröffnung dieses Landes durch Baumann mit unglaublicher Schnelligkeit. Im Januar 1893 findet er fast nur solches. Es ist immer ein Zeichen dafür, daß ein Volk noch wenig von Karawanenverkehr berührt ist, wenn es Fellkleidung oder Rindenstoffe trägt. In den von Karawanen oft berührten Gebieten pflegen die einheimischen Industrieerzeugnisse, wie Rindenstoffe, sehr bald von den eingeführten Baumwollenstoffen verdrängt zu werden. Diese Verdrängung der heimischen Industrie, die natürlich nicht mit den billigen importierten Waren konkurrieren kann, ist ein bedauerlicher Einfluß des Karawanenverkehrs. In den abseits gelegenen Gebieten pflegen sich die heimischen Bekleidungsstoffe zu halten, die importierten Waren gelten da als Geld und werden in Kasten auf-

---

*) Stuhlmann, Mit Emin Pascha, S. 25.

**) Baumann, Durch Massailand, S. 102.

***) ibidem, S. 229.

bewahrt.*) Der umgestaltende Einfluß des Karawanenverkehrs dehnt sich ebenso wie auf die Kleidung, so auch, und vielleicht noch mehr, auf Waffen und Schmuck aus. Schießgewehre und Perlen sind fast überall schon den heimischen Waffen und Schmucksachen vorgezogen. Selbst die Mode hält von der Küste ihren Einzug in das Binnenland. So ist bei den Waniamwesi von der Küste die Sitte des Haarscheerens importiert.**) Als eine entschiedene Förderung des Kulturstandes durch den Karawanenverkehr ist die Verbreitung von Nutz- und Nährpflanzen anzusehen. Die Araber pflegen überall, wo sie sich für längere Zeit niederlassen, sofort die Bodenkultur in Angriff zu nehmen und die von der Küste mitgebrachten Kulturgewächse anzupflanzen.***) Auf diese Weise sind z. B. Maniok und Hanf in Uganda eingeführt.†) Im Interesse des Karawanenverkehrs sind neuerdings in die marenga mkali und die mgunda mkali Ansiedlungen von beiden Seiten vorgeschoben und die Kultivierung dieser bis dahin öden Gebiete in Angriff genommen.††)

In ethischer Hinsicht hat der Karawanenhandel auch für die Völker des Innern einen Nachteil im Gefolge gehabt, Habsucht und Mißtrauen sind bei manchen früher harmlosen Völkern eingezogen. Um die erwünschten Waren gegen Eintausch von Elfenbein und Sklaven von den Karawanen erlangen zu können, fielen Nachbarvölker über einander her. Eine allgemeine Unsicherheit der Zustände war die Folge. Auch große Karawanen brandschatzten die Eingeborenen. Mißtrauen und Haß richtete sich daher vielfach gegen die Handelszüge. Erst nach langen Unterhandlungen, erheblichen Tributleistungen gestatteten die Eingeborenen den Durchzug durch ihr Land und Versorgung mit Lebensmitteln. Wenn

---

*) Reichard, Die Waniamwesi. Zeitschrift d. Ges. f. Erdk. Berlin 1889 S. 258/59.

**) ibidem, S. 314.

***) Stuhlmann, Mit Emin Pascha S. 224.

†) ibidem, S. 852. Eine durch Karawanen in die Gebiete am Viktoria gebrachte Landplage ist der Sandfloh. Baumann, Durch Massailand S. 72.

††) Stuhlmann, Mit Emin Pascha S. 45/46. Reichard, Die Waniamwesi. Zeitschrift d. Ges. f. Erdk. Berlin 1889 S. 247.

einige Stämme Deutsch-Ostafrikas, z. B. die Wagogo, als habgierig und mißtrauisch bezeichnet werden, so sind diese Eigenschaften die natürliche Folge des oft gewaltthätigen Karawanenverkehrs. Neuerdings, da die deutsche Regierung auf Beruhigung der Bevölkerung bedacht ist und Gewaltthätigkeiten streng ahndet, scheinen jene Eigenschaften zu verschwinden. Einige Länder, die sich dem Verkehr verschlossen hatten, sind nun durch europäische Karawanen gewaltsam dem Verkehr eröffnet, z. B. Umbugwe, Karagwe.

Wenn man nun die Rückwirkung des Karawanenverkehrs im Ganzen in Betracht zieht, so muß man sagen, daß dieser für die arabischen Elemente in sozialer Hinsicht schädliche Folgen gehabt hat, für den ganzen Kulturstand in Deutsch-Ostafrika aber von höchster Wichtigkeit ist, wie ja jeder Handelsverkehr. Und da nun dieser Verkehr von jeher ganz in den Händen jener arabischen Elemente liegt, so ist auch diesen fast allein das Steigen des Kulturniveaus in Afrika zu danken. Das Kulturelement, das mit der europäischen Herrschaft ins Land gekommen ist, tritt gegenüber dem arabischen in den Hintergrund. Die wenigen Hundert Europäer haben wenig Aussicht, einen wesentlichen Einfluß zu üben, auch fehlen unter ihnen wohl die geeigneten Kulturelemente. In tropischen Gegenden pflegen ja die Europäer eher zum Niveau der Eingeborenen herabzusteigen, als dieses zu heben. Dagegen ist das arabische Element in einer Ziffer vertreten, die der Zahl der Eingeborenen gegenüber ins Gewicht fällt. Zudem ist die arabische Kultur für die Eingeborenen erreichbar. Man sollte daher die arabischen Elemente nicht rücksichtslos unterdrücken, sondern unterstützen und sie noch mehr nutzbar machen im Dienste der Kultur. Sie sehen in der deutschen Herrschaft die greifbare Gestalt aller jener Bestrebungen, die ihre politische und soziale Stellung untergraben haben. Das führte sie zum Aufstand. Wenn man diese Elemente versöhnte, dadurch daß man sie sozial selbständig macht, sie aus den Händen der Inder befreite — um eventuell mit weiser Mäßigung die Stelle derselben einzunehmen — so wäre ein Kulturelement gewonnen, das unter Leitung der deutschen Herrschaft von ungemessener Wichtigkeit für die Entwicklung unserer Kolonie werden könnte.

Der Handel Deutsch-Ostafrikas.

Wertmesser in Deutsch-Ostafrika.

1. **Metallgeld.***) In Sansibar und der Mrima sind alle Sorten von Geld im Verkehr. An Silbermünzen cirkulieren vor allem die Münzen der Deutschostafrikanischen Gesellschaft und zwar Zwei-, Ein-, Einhalb- und Einviertel-Rupiestücke, ferner englisch-indische Ein-Rupie-, Einviertel- und Einachtel-Rupiestücke; endlich in geringen Mengen portugiesische Rupiestücke. Der Umlauf an englischen Silbermünzen ist z. B. schätzungsweise 4—5fach so groß gewesen wie der der deutschen. Die Rechenmünze ist der Dollar, d. h. Maria-Theresia-Thaler**) im Werte von c. 3,20 Mark.

Nachdem im Jahre 1893 die Einfuhr der Dollars (Maria-Theresien-Thaler) verboten und sie an öffentlichen Kassen nicht mehr in Zahlung genommen wurden, verschwanden sie allmählich aus dem Umlaufe. Es wurde jedoch mit Rücksicht darauf, daß wahrscheinlich noch eine größere Menge dieser Silbermünzen von früher her sich in der Kolonie befindet, bislang davon abgesehen, ein Umlaufsverbot der Dollars zu erlassen, um den Besitzern dieser Stücke die Möglichkeit zu belassen, sie allmählich abzustoßen. Der wirkliche Tauschwert des Dollars ist in der Zwischenzeit, da kein Staat für ihn Garantie leistet, fast auf den Silberwert gesunken. Das Abstoßen der im Schutzgebiete vorhandenen Dollars wurde dadurch gefördert, daß seitens der Deutschostafrikanischen Gesellschaft Zwei-Rupiestücke in größeren Mengen in Kurs gesetzt sind, welche anstatt des entwerteten, an Größe der Doppelrupie gleichenden Dollars von der Bevölkerung gern genommen werden.

Das im Umlauf befindliche Goldgeld ist meistens amerikanischer Herkunft. Scheidemünze ist die den Kursschwankungen sehr unterworfene Rupie, deren Wert z. B. im Februar 1895 auf eine Mark gesunken war. Dazu kommen Kupferpesas (64 = 1 Rupie).

---

*) Annalen der Hydrographie 1891 S. 91. Schmidt, Sansibar S. 150/51. Denkschrift 1894/95 S. 68/69. Baumann, Usambara in Pet. 1889 S. 45.

**) Der Dollar ist Zahlmünze nur noch im Somalilande. cf. Stuhlmann, Mit Emin Pascha 2c. S. 63.

Die Münzen der „Deutschostafrikanischen Gesellschaft" sind im Juli 1890 mit dem ersten Dampfer der „deutschen Ostafrika-Linie" nach Sansibar abgegangen.*) Diese Münzen sind im Innern der Kolonie nicht im Umlauf, nur an der Küste und in Usambara sind sie Geld nach unseren Begriffen.

Auch im Innern versucht die Regierung jetzt Metallgeld zur Geltung zu bringen, indem sie Arbeiter in barem Gelde bezahlt. Die Erfahrung hat aber gelehrt, daß im Innern der Kolonie die ausgegebenen Münzen von den Eingeborenen entweder zu Schmuckgegenständen verarbeitet oder gespart, d. h. dem Verkehr entzogen werden. Wahrscheinlich wird noch lange Zeit erforderlich sein, um die jetzt üblichen Surrogate des Metallgeldes aus dem Handelsverkehr zu verdrängen.

2. **Surrogate des Metallgeldes.** Von den in Innerafrika beliebten Surrogaten des Metallgeldes hat der Karawanenverkehr einen Wertmesser zur fast allgemeinen Geltung gebracht, nämlich das Doti Baumwollenzeug (= 8 Ellen) = 2 Upande. Das Stück Zeug heißt Gora.

Nach dem Werte dieses Quantums Zeug in den einzelnen Gegenden wird von Karawanen und Eingeborenen der Wert der einzelnen Waren geschätzt. Die beliebtesten Tauschartikel sind folgende:

A. Baumwollstoffe.**) a) Satini, weiß. Die Gora ist ein Stück von zwei Yard Breite, 30—36 Yard Länge, zur Breite von einem Yard gefaltet, nicht gerollt und dreifach zu 30 cm breiten Stücken gelegt, 7—10 englische Pfund schwer. b) Merikani, und zwar 1. M. mombe, weiß, aus Bombay, ebenso breit wie jenes per Gora 30—40 Yard lang, 10—12 Pfund schwer; 2. M. assili, echtes amerikanisches starkes Baumwollzeug. c) Kaniki, indigoblaugefärbte Baumwolle aus Bombay, von verschiedener Qualität, ebenso breit wie die vorhergenannten Stoffe, 8 Yard Länge. 9 Gora Kaniki haben den Wert von 2 Gora Satini. d) Leso, Stücke von je 6

---

*) Kol.-Bl. 1890 S. 268.

**) Stuhlmann, Reise in Ungu. Mitt. der geogr. Ges. in Hamburg 1889 S. 144. Reichard, Deutsch-Ostafr. S. 297 ff. Lieutenant Siegl, Bericht über den Handelsverkehr in Tabora. Kol.-Bl. 1892 S. 164 ff. Kurt Weiß, Reise nach dem Kilima-Ndjarogebiet. Berlin 1886 S. 12.

zusammenhängenden, grellbunt bedruckten Taschentüchern, welche in der Mitte zerschnitten und von denen zu je 3 zusammenhängende mit den langen Seiten zusammengenäht werden. Diese Tücher werden hauptsächlich von Frauen getragen. e) Witambi, bunte, nach arabischem Muster gewebte Stoffe mit feinkarriertem, einfarbigem Grund und bunten Borten. Echte arabische, mit Seide gewirkte, sind teuer und werden nur zu Geschenken für Häuptlinge verwendet.

B. Perlen. Farbe und Größe sind der Mode unterworfen, am beliebtesten sind rote und weiße Perlen. 1 Frasila (= 35 Pfund) roter Perlen = 5 Gora Satini, 1 Frasila weißer = 4½ Gora Satini (Tabora).*)

C. Draht aus Messing, Kupfer oder Eisen in Bleistiftdicke, zu Rollen gewunden p. Frasila = 5—6 Gora Satini.*)

D. Gewehre, Pulver, Blei, Zündhütchen sind selten wegen des Waffenhandelsmonopols der Regierung.

Diese Waren müssen die Karawanen als Tauschartikel mitführen, da sie fast überall, hauptsächlich an den Linien ständigen Verkehrs angenommen werden. Ihr Wert in den einzelnen Landstrichen erleidet entsprechend den Sitten der Bewohner und der Natur des Landes manche Modifikationen. Außerdem haben einzelne Gegenden noch ihre besondern Wertmesser.

E. Kaurimuscheln sind Wertmesser bei den Anwohnern des Viktoria-Nyanza, vornehmlich in Kavirondo**), Karagwe und Busiba,***) ferner bei den Massai.†) Kauris sind als Scheidemünze wahrscheinlich von den Arabern in das Gebiet des Viktoriasees gebracht. Je 100 werden auf einen Bananenstrang gezogen, und 10 solcher Stränge zu einem Bündel vereinigt. Der Wert der Kauri betrug im Mai 1892 in Bukoba im Kleinhandel 120 Stück = 1 Mark.

---

*) Kol.-Bl. 1892 S. 164.

**) Pet. 1886 S. 366 (Fischer).

***) Kol.-Bl. 1892 S. 544; 1893 S. 82.

†) Fischer, Massailand S. 12; Stuhlmann mit Emin Pascha S. 708.

F. Negerhacken (Jembes). Sie kommen aus den Uferlandschaften am Viktoria-Nyanza*) (Usindja, Busiba, Karagwe, Usui, Usukuma) und Nyassa (Wakinga)**) und sind bei den ackerbautreibenden Völkern des westlichen Deutsch-Ostafrika mit Einschluß von Ugogo und Massailand, hauptsächlich in der Regenzeit sehr gesuchte Artikel.

G. Ziegen sind Wertmesser in den südöstlichen Landschaften des Viktoria, hauptsächlich in Umbugwe und Mangati, das Elfenbein nur mit Ziegen kauft.***)

Der Neger nimmt als Geschenk alles, indessen in Zahlung nur diese hier angeführten, altherkömmlichen Tauschmittel.†)

Innerer Verkehr.

Man hat den Handel Deutsch-Ostafrikas bisher meistens nur nach Durchzugs- und auswärtigem Verkehr geschätzt und den Lokalhandel wenig beachtet. Es darf aber nicht vergessen werden, daß der Neger Ostafrikas an und für sich sehr handelsliebend ist. Der Umtausch der Waren ist daher sicher ein weitgehender. Es giebt in den meisten Landschaften große Märkte, die einerseits dem Handelstriebe, andererseits wirklichem Bedürfnis für Austausch der Güter unter den verschiedenen Stämmen Rechnung tragen. Nicht zum wenigsten aber wird der innere Verkehr gefördert durch die großen und häufigen Karawanenzüge, die während eines großen Teiles des Jahres ein beträchtliches Gebiet von Deutsch-Ostafrika beleben. Wenn man bedenkt, daß in den Trockenzeiten wohl eine halbe Million Menschen††) in unserer Kolonie in Handelsinteressen

---

*) Kol.-Bl. 1893 S. 82.

**) v. Scheele, Uhehe. Mitt. a. d. deutsch. Schutzgebieten, 1896 S. 72.

***) Stuhlmann, Mit Emin Pascha ꝛc. S. 724.

†) ibidem, S. 8.

††) 200000 kg Elfenbein erfordern für ihren Transport c. 8000 Träger, die mindestens 6 Monate unterwegs sind, dazu kommt eine große Menge von Weibern und Kindern, die die Zahl der Köpfe einer Karawane auf das dreifache der Zahl der Träger erhöhen. Dazu rechne man die ungeheure Menge von Trägern, die zum Transport der andern Handelsartikel nötig sind. Nach Reichard passieren allein c. 100000 Träger Mpuapua jährlich, die nach dem Sansibarhäfen gehen oder von dort kommen. Ebensoviel wird man für alle anderen Häfen in Anspruch nehmen dürfen. Dazu kommt der innere Verkehr, sodaß die Zahl von einer halben Million nicht zu hoch erscheint.

unterwegs sind, die von den Eingeborenen, deren Zahl etwa nur das achtfache beträgt, die ihnen notwendigen Unterhaltsmittel durch Tausch erlangen müssen, so muß man zu dem Schluß kommen, daß der Güteraustausch zwischen Karawanen und Bevölkerung bedeutend sein muß. Dazu kommt noch der Zwischenhandel von Stamm zu Stamm.

In Betracht kommen für den inneren Verkehr 1. Vieh, 2. Cerealien, 3. Salz, 4. Artikel der einheimischen Eisenindustrie, 5. importierte Tauschartikel der Karawanen.

Wenn man annimmt, daß nur etwa 100 000 Träger während dreier Monate im Jahre unterwegs sind, so würde das einem Verbrauch an Lebensmitteln von c. 10 Millionen Mark gleichkommen, die dem innern Verkehr zu Gute kommen.*) Außerdem besteht ein lebhafter Handel mit Cerealien zwischen den Völkern, welche Ackerbau und denen, welche nur Viehzucht treiben (Massai, Wahehe, Mahenge ꝛc.) Nach Sigl beträgt der Vertrieb von Negerhacken über Tabora 150000 Stück jährlich (4 Stück = 1 doti Zeug.**) Wenn man ihren Gesamtverbrauch auf das Dreifache schätzt, dazu die andern Artikel der einheimischen Eisenindustrie rechnet, so würde letztere einen Wert von c. 1 Million Mark repräsentieren. Hierzu kommt der Zwischenhandel von Stamm zu Stamm mit Elfenbein, Vieh, Salz,***) Tabak (im Süden) und den durch Tributerhebungen erlangten importierten Tauschartikeln. Auch nur annähernd zutreffende Berechnungen über die Gesamtsumme des innern Verkehrs aufzustellen, ist bei dem Mangel von statistischen

---

*) Es ist für diese Berechnung 1 Mark pro Tag zu Grunde gelegt, in der zugleich die Verpflegung der Familie des Trägers inbegriffen ist. Dazu kommt eine Summe von c. 3 Millionen Mark für Trägerlohn (der Träger erhält von Arabern c. 0,30 – 0,40 Mark pro Tag, von Europäern c. 0,50 Mk.)

**) Kol.-Bl. 1892 S. 164. Baumann, Durch Massailand S. 212.

***) In Uvinsa und Uha wird Salz in sehr guter Qualität durch Eindampfen und Filtrieren des Wassers der Salzseen gewonnen; es ist weißgrau und von gutem Geschmack. In Uha wird es in Form von zuckerhutförmigen Kegeln, in Uvinza in Säcken aus Baumbast in den Handel gebracht. Reichhard, Deutsch-Ostafr. S. 397. Salz liefert ferner Usukuma (schlecht, salpetrig, Kol.-Bl. 1892 S. 164), ferner Uhehe.

Daten nicht möglich, indessen liegt es auf der Hand, daß der innere Verkehr den Transithandel, sowie den auswärtigen Verkehr weitaus übersteigen muß.

Es soll nun versucht werden, die Teilnahme der einzelnen Stämme Deutsch-Ostafrikas am inneren Verkehr, sowie ihre Stellung zu den importierten Tauschartikeln zu schildern.

1. Die Massai nehmen mit Vorliebe sogenannte Kriegsmäntel, d. h. Baumwolltücher mit einem roten oder bunten Streifen, dann dicken Eisendraht, ferner vier Sorten Perlen, die der Mode sehr unterworfen sind, außerdem Kaurimuscheln, Ketten aus Dschaggaland, Beile, Feilen, kleine Glöckchen, Blei. Sie liefern dagegen Rinder, Esel, Elfenbein.*)

2. Die Gebiete im Osten des Viktoria-Sees (Schaschi, Urori, Kavirondo oder Ugaia) nehmen vor allem Draht von Eisen und Messing, weiße und hellblaue Perlen, Kaurimuscheln, Spaten aus Usukuma.**) Die Bewohner von Schaschi nehmen noch weiße, baumwollene Stoffe.***) Die Kavirondo dagegen nehmen keine Zeugstoffe, da sie nackt gehen.†) Diese Stämme liefern dafür reichlich Produkte der Landwirtschaft, (weiße Sesamsaat, Durrha, Mais, Bataten, Yams, Erbsen, Kürbisse, Bananen) und der Viehzucht (Schafe, Ziegen, Rinder). Die Küstenbewohner†) treiben auch Seefahrt und bringen Fische auf den Markt. Der Handelsverkehr ist indessen noch nicht bedeutend.††)

3. Die Gebiete im Süden (Usukuma und Usindja) und Westen (Usui, Busiba, Karagwe) des Viktoria liefern Salz, Vieh, eiserne Hacken, Elfenbein. Die Bewohner von Usui, Busiba, Karagwe, Usindja handeln nur mit Karawanen und gehen nie zur Küste, die Wasukuma dagegen nehmen im Handel eine ähnliche Stellung, wie die übrigen Wanjamwesi ein, indem sie selbstständige Handelszüge nach der Küste mit Vieh unternehmen.†††) Usindja,

*) Fischer, Massailand S. 12.
**) Kol.-Bl. 1892 S. 544.
***) Fischer in Pet. 1886 S. 366.
†) Fischer, Massailand S. 94.
††) Kol.-Bl. 1893 S. 82.
†††) Peters, Die deutsche Emin Pascha-Expedition 1892 S. 472.

Busiba, Karagwe und Usui fertigen selbst Hacken für ihren Bedarf und Export, Uganda kauft Hacken für Kaurimuscheln in Busiba, da im Lande nicht eine genügende Anzahl gefertigt wird. Usukuma kauft für Vieh Hacken in Usindja und treibt damit einen schwunghaften Handel bis nach Ugogo hin. Ein weiterer Exportartikel nach Süden und Westen für Usukuma ist das Salz von Eiasisee, das indessen wegen seines salpetrigen Beigeschmacks für Europäer nicht genießbar ist.*) Als Entgelt für seine Artikel nimmt Busiba nur Zeug und große Perlen, Draht als Zugabe. Usui und Usindja weisen kleine Perlen zurück, nehmen indessen die übrigen Tauschartikel. Usukuma nimmt alles.

4. Die Ostseite des Tanganjika-Sees. Der Haupthandelsplatz am Tanganjikasee ist Udjidji. Hier finden entsprechend der Wichtigkeit dieses Orts für den Durchzugsverkehr täglich Märkte statt, zu denen sowohl die Ost- wie die Westseite ihre Produkte liefern.

Vieh (Schafe, Ziegen, Ochsen), Geflügel, Butter schickt Uhha, Urundi, Uguhha, Udjidji, Produkte der Landwirtschaft (Mtama oder Negerkorn, Getreide, Hirse, Bohnen) Uhha und Uguhha; Palmöl und Palmnüsse sendet Urundi, Usigo, Udjidji; Bananen, Pisang und süße Kartoffeln Uhha und Udjidji. Aus Ubwari kommt Kassawa oder Maniok in getrocknetem Zustande, dann Getreide in Menge, zudem Dogarra (Breitlinge) und getrocknete Fische. Industrieartikel liefert Uvira (Eisen in Drahtform, Arm- und Knöchelbänder); Udjidji (Töpferwaren, Körbe, Netze, Speere, Bogen, Pfeile), Uvinza und Uhha Salz. Dieses Salz wird aus Seewasser gewonnen, ist rein und genießbar und kommt in Zuckerhutform (à 10 Pfund) in den Handel, (Mbischi, eigentlich 2 Hohlhände voll).***) Die Gebiete an der südlichen Hälfte des Tanganjika haben wenig Handelsverkehr und kommen nur als Durchzugsgebiet für

---

*) Kol.-Bl. 1892 S. 164.

**) Kol.-Bl. 1893 S. 60 und 82.

***) Stanley, Durch den dunklen Weltteil. Bd. 2 S. 4 f., Kol.-Bl. 1892 S. 164. Die Regierung widmet dem Handel am Tanganjika neuerdings wieder mehr Aufmerksamkeit und wird in Udjidji eine Militärstation einrichten.

die Karawanen der Araber und Waniamwesi in Betracht, die aus dem Bangweologebiet Sklaven, Kupferbarren und Elfenbein holen.

Der Südwesten Deutsch-Ostafrikas, die Länder zwischen Uniamwesi und Leopoldsee sind noch wenig erforscht, scheinen dem Handel auch wenig zu bieten.

5. Die Länder, welche von dem großen Karawanenverkehr unmittelbar betroffen werden, die Gebiete von Uniamwesi bis zur Küste, haben naturgemäß auch einen sehr lebhaften Warenaustausch. Tauschwert haben sämtliche in Ostafrika üblichen Handelsartikel. Produciert werden vor allem Lebensmittel aller Art in großen Quantitäten, sie bilden den wichtigsten Bestandteil des innern Verkehrs. Unjamwesi, die Hochburg dieses Handels, liefert außerdem noch an Qualität wie Quantität hervorragende Transportmittel in seinen Bewohnern, ein für Schätzung der Produktionskraft dieses Landes nicht zu vernachlässigender Faktor.

6. Im Quellgebiet des Rufiyi ist der Durchzugsverkehr durch die Räubereien der Wahehe etwa seit 20 Jahren lahm gelegt. Selbst die Niederlagen, die diese wilden Kriegsvölker neuerdings von den deutschen Schutztruppen erlitten haben, scheinen daran wenig geändert zu haben. Indessen sind diese Völker gezwungen, mit ihren Nachbarn Verkehr zu pflegen, da sie hauptsächlich Viehzucht treiben und Vieh rauben und ohne die Hülfe ihrer Nachbarn Mangel an Cerealien leiden würden. In Marore, dem Hauptmarkt für den Salzhandel, und Mgombe tauschen die Bewohner von Usagara und Chutu die Produkte ihres Ackerbaus gegen Salz, Honig, Vieh, Sklaven, Elfenbein der Wahehe und Mahenge aus.*)

7. Die Länder östlich von dem großen Randgebirge vom Kilima-Ndjaro bis zum Rovuma, sind das Gebiet regsten, auswärtigen Verkehrs und nehmen vor allem aus diesem Grunde das Interesse in Anspruch. Ihr innerer Verkehr ist naturgemäß ebenfalls sehr lebhaft. Die Exportartikel bilden z. T. auch die Gegenstände inneren Verkehrs. Dieser hat im Kilima-Ndjaro-Gebiet eine besondere Eigentümlichkeit in dem Handel mit den

---

*) Kol.-Bl. 1892 S. 283. Mitt. a. d. deutsch. Schutzgebieten 1896 (Frh. v. Scheele, Uhehe S. 67) und v. Elpons, Uhehe S. 75.

Erzeugnissen der Eisenindustrie des Dschaggalandes. Die Ketten und Waffen der dortigen einheimischen Schmiede sind von ausgezeichneter Beschaffenheit und bilden einen gesuchten Handelsartikel für die Massailänder.

Die Bewohner von Usambara sind sehr auf den Handel erpicht. Innerer und auswärtiger Verkehr ist äußerst rege. Neben anderen Tauschmitteln ist sogar Geld im Umlauf.*) Europäische und indische Erzeugnisse sind sehr verbreitet, weil Usambara seiner Natur und Lage nach von jeher dem Handel einen erfolgreichen Wirkungskreis bot. Schon Speke fand einen lebhaften Güteraustausch zwischen Wasambara und Wasuaheli.**) In dem Tanga benachbarten Amboni ist ein großer Markt, auf dem die Eingeborenen ihre Ziegen, Schafe, Kokosnüsse, Pisangs und Körner, Früchte, Honig, Butter, Tabak, Melasse, Bohnen gegen getrocknete Fische, Salz, Gewürze, Industriartikel der Suaheli eintauschen. Der Export landwirtschaftlicher Produkte hebt sich von Jahr zu Jahr.

8. Usambara sowohl, wie die Mrima und der südöstliche Teil Deutsch-Ostafrikas haben entsprechend ihrem auswärtigen Verkehr einen lebhaften Lokalhandel mit den Produkten, die für den Export in Betracht kommen, Kopal, Gummi, Sesam, Getreide, Flußpferdzähne, Wachs, Schildpatt, Salz, Tabak. Ein großer Teil der Produkte der Landwirtschaft wird gebraucht zur Ernährung der Karawanen, die sich alljährlich während einiger Monate in den Küstenstädten aufhalten. Für die südlichen Gebiete ist vor allem der Handel mit Kautschuk und Kopal charakteristisch, wesentlich ist auch der innere Handel mit Tabak längs der ganzen Küste. Der Tabak wird getrocknet, dann eingeweicht und eingestampft. Aus der dadurch entstehenden teigartigen Masse werden kleine Kuchen von c. 20 cm Durchmesser hergestellt und in Bündeln von 10—20 Stück auf den Markt gebracht.***)

---

*) Baumann, Usambara, Pet. 1889 S. 45.

**) Pet. 1859 S. 381.

***) Kol.-Bl. 1892 S. 580. Die gleiche Art der Tabakbereitung ist fast überall in Deutsch-Ostafrika üblich, wo Tabak gebaut wird, z. B. in Ugogo, Uniamwesi, Useguha. Stuhlmann, Mit Emin Pascha rc., S. 22, 77.

Der Außenhandel Deutsch-Ostafrikas.

Von Transitwaren kommt nur Elfenbein in Betracht. Seit Eröffnung des Wasserweges auf dem Kongo bedient sich der Elfenbeinhandel immer mehr dieser Straße und Antwerpen hat sich zu einem bedeutenden Elfenbeinmarkt emporgeschwungen, der Liverpool bereits in der Konkurrenz geschlagen hat.*) Dementsprechend verringert sich der Wert der Elfenbeinausfuhr über die Sansibarhäfen immer mehr. Ihre Steigerung in einzelnen Jahren ist auf vorübergehende Ereignisse zurückzuführen. Im Durchschnitt exportiert Deutsch-Ostafrika z. Z. noch für 800000 Dollar Elfenbein jährlich.**) Davon stammt aber ein bedeutender Teil aus dem deutschen Gebiet selbst. Nach dem Bericht***) des Lieutenants Siegl kommen von den 4500—5000 Frasila (à 35 Pfund engl.) Elfenbein, die Tabora 1891 passierten, c. 1000 Frasila aus Karagwe und anderem deutschen Gebiet am Viktoria-Nyanza. Uniamwesi liefert auch einiges Elfenbein, sodaß mindestens 1/3 des über Tabora nach Bagamoyo und Dares-Salaam transportierten Elfenbeins aus dem deutschen Gebiet selbst stammt. Das aus den südlichen Häfen exportierte Elfenbein (Wert c. 350000—400000 Mk.) stammt fast ganz aus den Wagindo- und Wakualändern, in denen der Elefant sich noch häufig findet.†) Mindestens die Hälfte des Elfenbeins der Panganiroute (Gesamtwert c. 400000 Mk. jährlich) kommt aus dem deutschen Massai-, Kilima-Ndjaro- und Kavirondogebiet. Es stammt also etwa 3/8 des gesamten exportierten Elfenbeins aus dem deutschen Gebiet. Demnach bleibt für den Durchzugsverkehr eine ziemlich unbedeutende Wertziffer, die keineswegs die hohe Wertschätzung rechtfertigt, die man z. T. auch jetzt noch ihm angedeihen läßt.

---

*) Kol.-Bl. 1893 S. 42. 1894 wurden in Antwerpen 264000 kg Elfenbein gegen 224000 im Vorjahre, 77500 im Jahre 1890 und 6400 im Jahre 1888 eingeführt. Kol.-Bl. 1896 Nr. 12 S. 391.

**) 1892—861000 D.; 1893—781000 D.; 1894—873000 D. Politische Vorgänge im Kongostaat hatte 1894 die Steigerung der Ausfuhr zur Folge, da sich die arabischen Händler mit ihren Vorräten zur Küste flüchteten.

***) Kol.-Bl. 1892 S. 164.

†) Kol.-Bl. 1892 S. 580.

Von weit höherer Bedeutung verspricht der **auswärtige Verkehr** unserer Kolonie zu werden. Es kommt hier im wesentlichen nur auf den a. V. an, der über die Häfen der Seeküste geht. Zwar bewegt sich auch über die anderen Grenzen Handelsverkehr (z. B. exportieren die Waniamwesi in das Bangweologebiet Hacken und importieren u. a. Kupferbarren), aber dieser ist unkontrollierbar und geht wohl auch meistens im Durchzugsverkehr auf.

Die Artikel des auswärtigen Verkehrs*) aus der Kolonie sind fast nur Rohprodukte, die einzigen exportierten Erzeugnisse der Industrie sind die zum Verpacken der Lasten nötigen Matten, Säcke, Stricke ꝛc. im Werte von c. 63000 Mk. Plantagenerträge beeinflussen z. Z. noch nicht den Ausfuhrhandel, indessen darf gerade von ihnen in Zukunft eine bedeutende Steigerung der Ausfuhr erwartet werden. Der gesamte Warenumsatz des Außenhandels beträgt dem Gewicht nach c. 60 Millionen engl. Pfund und hatte folgende Werte: 1893—13292000 Mk., 1894—12044000 Mk., 1895—10866050 Mk. Davon kam auf die **Gesamteinfuhr** 1893—7712000 Mk., 1894—7167000 Mk., 1895—7608466 Mk., auf die Gesamtausfuhr 1893—5580000 Mk., 1894—4877000 Mk., 1895—3257584 Mk. Das Sinken des Ausfuhrwertes in den letzten Jahren ist auf Entwertung der Rupienwährung, ferner auf die Heuschreckenplage und Hungersnot des letzten Jahres zurückzuführen. Alle Artikel, die unter letzteren Umständen nicht gelitten haben, haben eine Steigerung erfahren.

	1892 (1000 Doll.)	1893 (1000 Doll.)	1894 (1000 Doll.)
Flußpferdzähne	6	10	12
Rhinoceroshörner. . . .	9	12	16
Einheimische Bauhölzer .	9	20	25
Roher Kautschuk. . . .	211	232	247
Kokosnüsse	31	36	44
Sesam	47	44	80
Tabak	37	30	101
Flechtgras	9	13	24

*) Amtl. Denkschrift 1894/95 S. 60—65. Kol.-Bl. 1896 Nr. 12.

Verringert hat sich in Folge jener äußeren Einflüsse in den letzten Jahren der Export landwirtschaftlicher Produkte, sowohl der Viehzucht, wie des Bodenbaues.

Deutsch-Ostafrika zerfällt in 3 Produktionsgebiete. Die Landschaften des Innern, Massailand, Uniamwesi, und in Zukunft vor allem Uhehe, sind die Stätten der Viehzucht. Hauptexporthafen für Vieh ist Bagamoyo, Absatzgebiet Sansibar. — Das nördliche Küstengebiet bis Pangani und Usambara produziert vor allem Kopra, Zucker und Melasse neben einigen Garten- und Feld-Früchten — Mtama, Chiroko, Sesam. Exporthäfen sind Wanga, Tanga, (Hauptausfuhrhafen für Kopra und Chiroko, — Mtama) und Pangani (Melasse und Zucker). Die Länder zwischen Rufiyi und Rovuma liefern am meisten Kautschuk, Kopal, von landwirtschaftlichen Produkten vor allem Reis, Mtama, Kokosnüsse, Sesam, Tabak. Ausfuhrhäfen sind Kilva (erster Exporthafen für Kautschuk, Hölzer und Reis). Lindi (viel Kopal, zweitwichtigster Hafen für Kautschuk), Mikindani (Hauptexporthafen für Tabak). Der über Mohorro — Kilva zur Ausfuhr kommende Reis übertrifft den indischen zum Teil noch an Qualität, und die Gebiete, in denen er rationell kultiviert werden könnte, sind unermeßlich.*) Während die genannten Häfen nur den Export ihres unmittelbaren Hinterlandes und Produktionsgebietes vermitteln, und gewissermaßen Provinzhäfen sind, sind die Häfen der Mitte, Bagamoyo und Dares-Salaam, mehr Zentrale für den gesamten Export und beziehen ihre Ausfuhrartikel aus allen dreien Produktionsgebieten, so Bagamoyo (als Transithafen) aus dem Inneren die bedeutendsten Mengen Elfenbein, Flußpferdzähne, Rhinoceroshörner, Vieh, dann Matten zum Verpacken der Lasten. Dares-Salaam bezieht aus dem südlichen Gebiet einige Quantitäten Kautschuk, Kopal, Reis, Mais, Mtama. Jemehr sich die Urproduktion des Landes hebt, desto mehr werden die Häfen des Nordens (Tanga) und des Südens (Kilva) denen der Mitte den Rang ablaufen. Vor allem steht Kilva, das jetzt schon in seinem Export Bagamoyo ebenbürtig ist, als Ausfuhr-

*) Denkschrift 1894/95 S. 62.

hafen des reichsten und wertvollsten Gebietes unserer Kolonie eine glänzende Zukunft bevor.

Absatzgebiet für sämtliche Ausfuhrartikel unseres Gebietes ist Sansibar, es nahm 1895 Waren im Werte von 2555782 Rupien*), also 8/9 des gesamten Exportes. Der gesamte Sesamexport geht nach Arabien. In den Rest des Exports teilen sich Großbritannien (1895 für 26152 Rupien, hauptsächlich Kautschuk) und Deutschland (1895 für 268557 Rupien, davon u. a. für 41221 Rupien Kaffee, Thee, Kakao, für 181914 Rupien Kautschuk ꝛc.). Diese für Deutschland und Großbritannien angegebenen Summen nennen nur den Wert der direkt nach diesen Ländern unter Umgehung von Sansibar importierten Waren, der thatsächliche Import ist natürlich bedeutender.

Die Wareneinfuhr**) (1895—6725058 Rupien) liegt zur Hälfte in der Hand Indiens. Es importierte 1895 Waren für 3233206 Rupien, davon die Hälfte landwirtschaftliche Produkte (Reis ꝛc.), dann dominiert es im Import von baumwollenen Geweben, rohe baumwollene dichte Gewebe und Tücher, appr. und unappr., jedoch ungefärbt, indisches und europäisches Fabrikat für 941541 Rupien, ferner gefärbte, einfarbige Gewebe und Bänder für 443302 Rupien. Die zweite Stelle nimmt Deutschland ein, es importierte 1895 für 1822597 Rupien, darunter bedruckte

---

*) Die Rupie im Jahresdurchschnitt = 1,131 Mk.

**) cf. Artikel-Wertmesser.

**) Von modernen Kulturstaaten haben im Handel Sansibars früher den Engländern am meisten die „Vereinigten Staaten Nordamerikas" erfolgreiche Konkurrenz gemacht. Sie hatten die frühesten und ausgedehntesten Handelsbeziehungen mit Sansibar. 1820 ließ sich hier das erste große nordamerikanische Großhandelshaus nieder. Befestigt wurden die Handelsverbindungen durch den nordamerikanischen Consul Roberts in den Jahren 1832—35. Die Folge war, daß amerikanische Produkte, hauptsächlich Baumwollenzeug (Merikani) und Schiffe, Markt und Hafen Sansibars beherrschten. In der Zeit vom 16. September 1832 bis 26. Mai 1834 besuchten 41 fremde Schiffe diesen Hafen, darunter 32 amerikanische, 7 englische, 1 französisches und 1 spanisches. (Die Insel Sansibar und der Sultan von Maskat. Nach Fr. Ruschenberger in Sommers Taschenbuch, Prag 1845 S. 87 ff.). Späterhin wurde Amerika mehr in den Hintergrund gedrängt. Die billigen Produkte von Englisch-Indien besiegten jede Konkurrenz.

baumwollene Tücher und ganze Stücke (264 630 Rupien), Seifen (58 462 Rupien), Metallwaren (250 000 Rupien), Cement (24 117 Rupien), Wein (220 000 Rupien), Bier (142 000 Rupien), Spirituosen (48 000 Rupien), Perlen (11 850 Rupien), Tabak, Zigarren (65 000 Rupien), dann Obst, Konserven, Fleischwaren (c. 150 000 Rupien). Großbritannien war 1895 mit 471 572 Rupien am Import beteiligt und zwar in denselben Artikeln wie Deutschland, nur mit geringeren Werten. Dann kommt Amerika mit 263 841 Rupien, es hat fast den ganzen Petroleumimport (110 547 Rupien), dann für 136 027 Rupien rohe baumwollene dichte Gewebe und Tücher, appr. und unappr., jedoch ungefärbtes, amerikanisches Fabrikat (Merikani). Von anderen Staaten importiert Frankreich für 133 935 Rupien, (hauptsächlich Weine und Obst), Belgien und Holland für 131 922 Rupien, Tabak —12 000 Rupien, bedruckte, baumwollene Gewebe, indischen und europäischen Ursprungs, 92 000 Rupien, Österreich-Ungarn für 54 019 Rupien, (böhmische Perlen 10 875 Rupien, dann genähte Kleider und Mützen), Italien für 54 019 Rupien, (Perlen —19 129 Rupien, Weine), Rußland für 8 360 Rupien, (für 7 230 Rupien Petroleum), Schweden und Norwegen (Eisen und Sprengstoffe) 12 693 Rupien, Schweiz für 6 500 Rupien. — Arabien, Persien, für 186 112 Rupien (Esel und Maultiere, Obst und Gemüse, Fleischwaaren (53 500 Rupien), Salz, Schwefel, Natron, Soda (20 000 Rupien), Maskattücher mit und ohne Seide (60 000 Rupien), China 36 250 Rupien, (Seidenzeuge, Blei, Thee, Perlen), Japan, Perlen 1400 Rupien, Madagaskar 14 504 Rupien, Matten, Stricke, Bast, Zucker, Vieh, Mauritius nur Zucker, Syrup und Melasse —28 750 Rupien.

Diese Importartikel dienen meistens dem Karawanenhandel als Tauschmittel für den Verkehr im Innern.*)

*) Über die Gewinnung und Verwendung der Artikel des auswärtigen Verkehrs. cf. Schmidt, Sansibar S. 132—147.

Lebenslauf.

Ich **Arthur Hugo Johannes (Hans) Wagner**, wurde am 9. Juni 1871 zu Glücksböfen, einem Gute in der Nähe der Kreisstadt Labiau, im Regierungsbezirk Königsberg Pr., geboren, als Sohn des Gutsbesitzers **Richard Wagner** und seiner Frau Holdine, geborene Koppetsch. Meine Eltern übernahmen in den Jahren April 1878 bis April 1884 die Domäne Lyck bei Lyck (Ostpr.). In dieser Zeit besuchte ich das dortige Gymnasium von Septima bis Obertertia. Die übrige Schulzeit absolvierte ich auf dem Königlichen Friedrichs-Kollegium in Königsberg. Von meinen ehemaligen Lehrern bewahre ich dem verstorbenen Oberlehrer Herrn Schwarz, sowie dem jetzigen Leiter des Friedrichskollegiums, Herrn Direktor Prof. Dr. Ellendt, besonders dankbare Erinnerung.

Ostern 1891 wurde ich mit dem Zeugnis der Reife entlassen und ließ mich bei der philosophischen Fakultät der Albertina in Königsberg immatrikulieren, um hauptsächlich Geographie zu studieren. Während meines Trienniums hörte ich die Herren Professoren Lohmeyer, Erler (Geschichte), Hahn (Geographie), Dehio, Lange (Kunstgeschichte), Umpffenbach (Nationalökonomie).

Geographie, Volkswirtschaftslehre und Kunstgeschichte waren die Gegenstände meiner mündlichen Prüfung zur Erlangung der Doktorwürde der philosophischen Fakultät in Leipzig.

Die Liebe zu geographischen Studien weckte wieder in mir in Leipzig Herr Prof. Dr. Friedrich Ratzel, dem ich sowohl hierfür, wie auch für seine liebevolle Teilnahme an meinem persönlichen Geschick ehrerbietige Dankbarkeit bewahren will.